РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

УТВЕРЖДАЮ

Генеральный директор
М.Г. Айвазов
14.02.2012

Руководство

по осуществлению положений Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ)

НД № 2-080101-013

Дата введения в действие: 14.02.2012

Разработчик: 331

Санкт - Петербург
2012

gost.e-ecolog.ru

1 Область распространения

1.1 Настоящее "Руководство по осуществлению положений Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ)" (далее – Руководство) дает рекомендации, которые должны приниматься во внимание специалистами РС при рассмотрении документации, а также выполнении освидетельствований систем управления безопасностью (СУБ) Компании / судна (освидетельствований по МКУБ).

В Руководстве приводится официально принятая в РС трактовка положений МКУБ, а также других документов, связанных с его осуществлением в рамках СУБ Компании / судна.

Администрация флага вправе установить в отношении указанного процесса дополнительные требования, выполнение которых также должно быть подтверждено в ходе проведения соответствующих работ. Информация о требованиях Морских администраций, уполномочивших РС на выполнение от своего имени работ по МКУБ, приведена на сайте Управления морских систем менеджмента ГУР.

1.2 Руководство предназначено для использования в работе экспертами по МКУБ при рассмотрении документации СУБ, а также проведении освидетельствования Компании и/или судна на соответствие требованиям МКУБ.

1.3 Руководство распространяется на компании, управляющие судами, указанными в правиле 2.1 главы IX Конвенции СОЛАС-74, независимо от даты их постройки, и может применяться для освидетельствования Компании (судна), выполняющей(его) требования МКУБ.

1.4 Руководство является нормативным документом для руководителей РС 003, 032, подразделений ГУР 313, 314, 315, 321, 330, 341, 342, 410, 411, 602, а также подразделений РС с кодами 100 и 200.

1.5 Внесенные в данный документ изменения выделены по тексту желтым цветом.

2 Нормативные ссылки

2.1 При разработке настоящего Руководства учтены требования следующих нормативных документов:

1) НД № 1-0101-011-R-E – Конвенция СОЛАС-74, глава IX "Управление безопасной эксплуатацией судов";
2) НД № 1-0131-018-R – Резолюция ИМО A.739(18) "Руководство по предоставлению полномочий организациям, действующим от имени Администрации";
3) НД № 1-0131-026.1-E – Резолюция ИМО A.1022(26) "Руководство по осуществлению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями";
4) НД № 1-0132-042-E – Циркуляр MSC-MEPC.7/Circ.6 "Руководство по квалификации, подготовке и опыту, необходимых для исполнения функций назначенного лица согласно положениям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ)";
5) НД № 1-0132-073-E – Резолюция MSC.169 (79), "Стандарты по проводимым собственниками судов проверкам и техническому обслуживанию крышек люков навалочных судов";
6) НД № 1-0132-085-E – Резолюция КБМ MSC.277(85) "Разъяснение термина "навалочное судно" и Руководство по применению положений Конвенции СОЛАС к судам, которые время от времени перевозят навалочные грузы, но не определены как навалочные суда в соответствии с правилом XII/1.1 и главой II-1";
7) НД № 1-0131-025.3-E – Резолюция ИМО A.996(25) "Кодекс по внедрению обязательных инструментов ИМО 2007 года";
8) НД № 1-0132-119-E – Циркуляр MSC-MEPC.7/Circ 7 "Руководство по информированию о потенциальных инцидентах";

9) НД № 1-0141-016-E – Резолюция ИМО A.741(18) с поправками КБМ ИМО MSC.104(73) и MSC.273(85) "Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ))";
10) НД № 1-0214-011-E – Унифицированное требование МАКО Z11 "Обязательный тип судна и словесные характеристики при освидетельствованиях по расширенной программе (ESP)";
11) НД № 1-0223-041-E – Рекомендация МАКО № 41 "Руководство МАКО для экспертов по МКУБ";
12) НД № 1-0223-071-E – Рекомендация МАКО № 71 "Рекомендации по разработке судовых технических руководств";
13) НД № 1-0223-074-E – Рекомендация МАКО № 74 "Рекомендации по управлению техническим обслуживанием и ремонтом в соответствии с МКУБ";
14) НД № 1-0226-007-E – Руководство по оценке рисков в судовых операциях;
15) НД № 1-0227-009-E – Процедурное требование МАКО № 9 "Процедурные требования по проведению освидетельствований на соответствие требованиям МКУБ";
16) НД № 1-0301-023-E – Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве;
17) НД № 1-0402-071-R – Основные международные и национальные документы, относящиеся к системе управления безопасностью;
18) НД № 2-020201-009 – Правила классификации, постройки и оборудования морских плавучих нефтегазодобывающих комплексов;
19) НД № 2-060101-001 – Руководство по качеству;
20) НД № 2-060203-018 – Процедура разработки и поддержания в действии внутренних нормативных документов РС;
21) НД № 2-080101-012 – Руководство по освидетельствованиям систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС);
22) НД № 2-080301-002 – Руководство по освидетельствованиям учебно-тренажерных центров подготовки специалистов морского транспорта по вопросам внедрения и поддержания системы управления безопасностью и предотвращением загрязнения в соответствии с требованиями МКУБ;
23) НД № 2-080501-008 – Процедура по подбору, подготовке, сертификации и установлению полномочий экспертов морских систем менеджмента;
24) НД № 2-089902-001 – Рекомендации по самооценке эффективности системы управления безопасностью судоходных компаний.

Приведенные в Руководстве положения внешних по отношению к РС нормативных документов выделены по тексту *курсивом*. Положения документов, разработанных Международной морской организацией (ИМО), по тексту документа дополнительно выделены *шрифтом с засечками* (*Times New Roman*).

3 Термины. Определения. Сокращения

В тексте настоящего Руководства используются термины, определения и сокращения, приведенные в НД № 2-060101-001 - Руководство по качеству, а также в нормативных документах, на основании которых разработано настоящее Руководство. Иные термины, определения и сокращения, используемые в настоящем Руководстве, приведены ниже.

3.1 Термины и определения

1) *«Администрация» означает правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавания* (п. *1.1.3* МКУБ).

Отметим, что п. *3.1* МКУБ обязывает собственника судна информировать Администрацию «если ответственным за эксплуатацию судна является лицо, иное чем» его владелец.

Факт надлежащего информирования Администрации может быть подтвержден, в частности, соответствующими записями в Журнале непрерывной регистрации истории судна. Как правило, так называемую «Форму 1» этого судового документа издает Администрация флага. Здесь эксперту следует проверить совпадение элементов идентификации Компании с теми, что записаны в Документе о соответствии компании (ДСК) и/или Свидетельстве об управлении безопасностью (СвУБ).

2) *"Главный эксперт" означает эксперта, который уполномочен руководить группой, состоящей из двух или более экспертов,* осуществляющих выполнение работ по МКУБ (п. 1.1.3 ПТ № 9).

3) *«Документ о соответствии» означает документ, выдаваемый компании, которая соответствует требованиям настоящего Кодекса* (п. *1.1.5* МКУБ).

В РС могут применяться следующие формы Документа о соответствии компании и приложения к нему:

- 8.1.1 – Документ о соответствии;
- 8.1.1-1 – Приложение к документу о соответствии (необходимые пояснения приводятся в комментариях к термину "Филиал компании");
- 8.1.1-2 – Документ о соответствии (для Компании, управляющей судами не подпадающими под требования Конвенции СОЛАС);
- 8.1.1-3 – Документ о соответствии (краткосрочный);
- 8.1.1-А – Документ о соответствии на бланке соответствующей Администрации*;
- 8.1.2 – Временный документ о соответствии;
- 8.1.2-1 – Временный документ о соответствии (краткосрочный);
- 8.1.2-2 – Временный документ о соответствии (для Компании, управляющей судами, не подпадающими под требования Конвенции СОЛАС);
- 8.1.2-А – Временный ДСК на бланке соответствующей Администрации*.

* Данная форма может быть издана, если Администрация флага дала РС соответствующие полномочия.

Порядок их оформления и выдачи представлен в соответствующих разделах НД № 2-080101-012, Руководство по освидетельствованиям систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС).

Порядок выдачи судоходным компаниям и судам Временного ДСК и ДСК, а также Временного СвУБ и СвУБ показан на приведенном ниже рис. 3.1.3, Типовая схема проведения освидетельствований по МКУБ в береговых подразделениях Компании и на одном из ее судов.

Следует учесть, что представленная схема носит исключительно демонстрационный характер и не должна рассматриваться как обязательная во всех случаях.

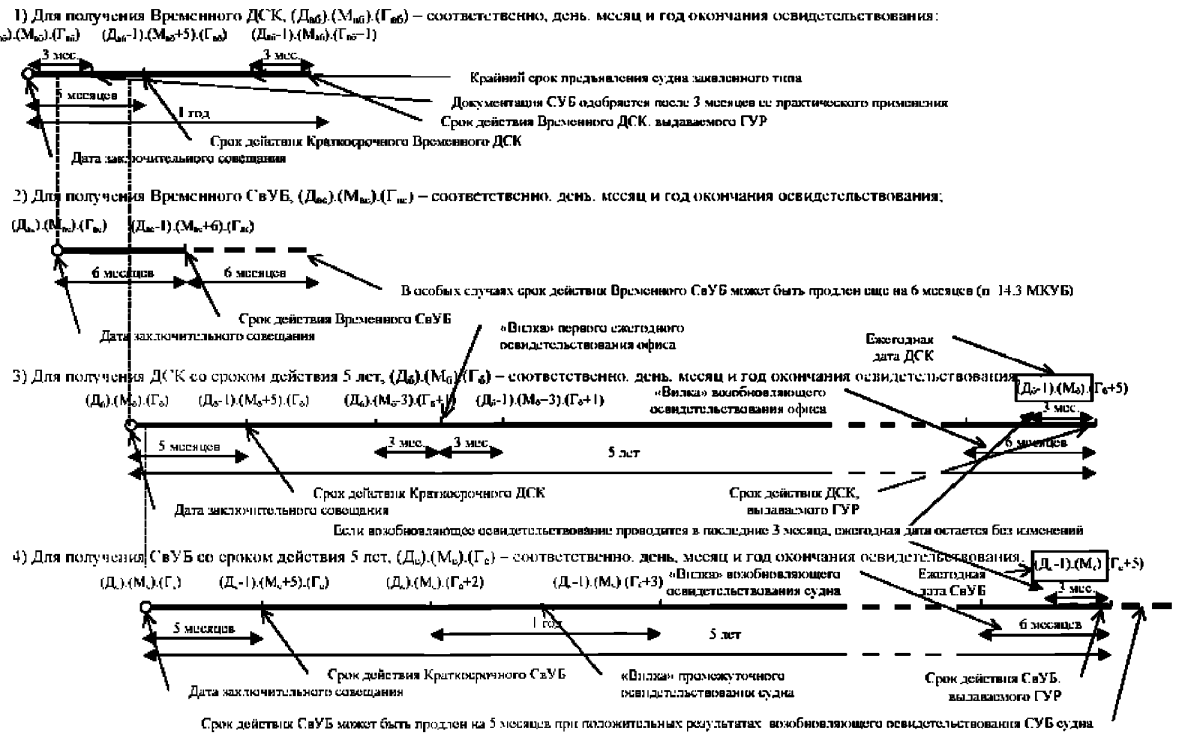


Рис. 3.1.3. Типовая схема проведения освидетельствований по МКУБ в береговых подразделениях Компании и на одном из ее судов

Синим цветом обозначены сроки действия, соответственно:
– Временного ДСК (форма 8.1.2, 8.1.2-2 или 8.1.2-A*, см. поз. 1);
– Временного СвУБ (форма 8.1.4, 8.1.4-2 или 8.1.4-A*, см. поз. 2);
– ДСК (со сроком действия 5 лет, форма 8.1.1, 8.1.1-2, или 8.1.1-A* см. поз. 3);
– СвУБ (со сроком действия 5 лет, форма 8.1.3, 8.1.3-1, 8.1.3-2 или 8.1.3-A*, см. поз. 2);
Условные обозначения: Д – день, М – месяц и Г – год соответствующей даты, связанной с поддержанием в действии данных документов.

* Данная форма может быть издана, если Администрация флага дала РС соответствующие полномочия.

В соответствии с принятым порядком каждая вновь образованная судоходная компания, управляющая судами, указанными в правиле 2.1 главы IX Конвенции СОЛАС, независимо от даты их постройки, обращается в РС с соответствующей заявкой, чтобы обеспечить возможность проведения освидетельствования ее СУБ для получения Временного ДСК (см. поз. 1 на рис. 3.1.3).

Строго говоря, Временный ДСК удостоверяет лишь тот факт, что СУБ Компании удовлетворяет не всем требованиям МКУБ, а только «целям п. 1.2.3» Кодекса.
Институт временных документов (ДСК и СвУБ) был разработан и введен в действие резолюцией MSC.104(73), чтобы судоходная компания, не нарушая положений Конвенции СОЛАС, имела возможность и время, по меньшей мере, 3 месяца, для внедрения в свою деятельность всех требований МКУБ в полном объеме.

С той же самой целью и, в принципе, по той же технологии проводится освидетельствование для получения Временного ДСК также и в тех случаях, когда судоходная компания предполагает начать эксплуатацию нового для себя типа судна.

Поэтому в ходе проводимых РС так называемых временных освидетельствований (т.е. для получения Компанией Временного ДСК, а судном – Временного СвУБ) должны быть продемонстрированы юридические аспекты взаимоотношений между Компанией и судном, с Администрацией флага, а также планы внедрения всех положений МКУБ в береговых подразделениях Компании и на судне.

При положительных результатах такого освидетельствования главный эксперт вправе оформить так называемый Краткосрочный Временный ДСК, форма 8.1.2-1, срок действия которого не может превышать 5 месяцев с даты заключительного совещания.
Делается это с той целью, чтобы данная Компания имела возможность затем без задержек предъявлять свое(и) судно(а) заявленного(ых) типа(ов) для получения Временного(ых) СвУБ, а потом эксплуатировать его(их), не нарушая положений Конвенции СОЛАС.

Если осуществимо, все оформляемые и/или подтверждаемые по результатам любого освидетельствования СУБ документы должны быть проверены. Их оригиналы передаются представителю Компании / судна, а копии в составе отчета вместе с другими подтверждающими документами направляются в ГУР для рассмотрения и размещения в соответствующем электронном формуляре, который ведется в РС по каждой Компании и по каждому судну.

Далее отчет о проведенном освидетельствовании в оговоренные сроки должен быть направлен в ГУР. При положительных результатах рассмотрения полученного отчета издается Временный ДСК (со сроком действия в 1 год, по форме 8.1.2, 8.1.2-2 и/или 8.1.2-A*). Его оригинал направляется в Компанию, а копия – в указанный выше электронный формуляр компании.

Документация СУБ Компании может быть представлена РС для одобрения после 3-х месяцев ее практического применения. С этой целью судоходная компания должна повторно обратиться в РС с соответствующей заявкой.
Положительные результаты рассмотрения документации СУБ оформляются постановкой на титульном листе Основного руководства по СУБ штампа «**ОДОБРЕНО / APPROVED**».
В необходимых случаях на титульных листах других внутренних нормативных документов СУБ Компании может быть поставлен штамп «**ДЛЯ ИНФОРМАЦИИ / FOR INFORMATION**».
Вместе с соответствующим отчетом о выполненной работе одобренная документация СУБ судоходной компании в электронном виде должна быть направлена в ГУР для помещения ее в соответствующий электронный формуляр.

Следует отметить, что никакое юридическое или физическое лицо не может считаться Компанией с точки зрения МКУБ, если оно в управлении не имеет хотя бы одного судна, поскольку такое лицо просто не будет отвечать определению, приведенному в п. 1.1.2 МКУБ.

---

* Данная форма может быть издана, если Администрация флага дала РС соответствующие полномочия.

Кроме того, как уже говорилось выше, Кодекс упоминает о трех месяцах – минимальном сроке, в течение которого требования МКУБ должны быть внедрены в деятельность Компании в полном объеме. Поэтому крайний срок предъявления СУБ судна заявленного типа – это 9-й месяц действия соответствующего Временного ДСК, изданного ГУР.

В случае начала эксплуатации нового для Компании или вновь построенного судна, либо при смене у судна флага, с той же самой целью – обеспечить возможность внедрения на нем в полном объеме требования флага*, а также СУБ Компании, проводится его, так называемое временное освидетельствование (для получения Временного СвУБ, см. поз. 2 на рис. 3.1.3).

При положительных результатах временного освидетельствования главный эксперт выдает Временное СвУБ по форме 8.1.4, 8.1.4-2 или 8.1.4-А**. В отличие от краткосрочного ДСК оно издается на 6 месяцев, и в ГУР обычно не переиздается.

В течение 6 месяцев действия Временного СвУБ судоходная компания должна внедрить в свою деятельность выполнение положений МКУБ в полном объеме. В частности, она должна провести так называемые внутренние проверки, как в береговых подразделениях, охваченных ее СУБ, так и, по крайней мере, на одном судне заявленного типа. В противном случае, судоходная компания не сможет рассчитывать на положительные результаты так называемого первоначального освидетельствования (для получения ДСК со сроком действия 5 лет) своих береговых подразделений.
Тем не менее, п. 14.3 МКУБ «в особых случаях» допускает продление действия Временного СвУБ еще на 6 месяцев.
В подобных ситуациях судоходная компания должна представить не только заявку на дополнительное освидетельствование СУБ судна для «продления Временного СвУБ», но также согласовать такую возможность с Администрацией флага своего судна.

Как уже отмечалось, следующим этапом деятельности СУБ судоходной компании должно стать получение ДСК со сроком действия 5 лет, см. поз. 3 на рис. 3.1.3.
С этой целью она должна направить в ГУР заявку на проведение указанного выше первоначального освидетельствования. При положительных результатах данного освидетельствования главный эксперт будет вправе выдать так называемый Краткосрочный ДСК, форма 8.1.1-3.
В отличие от Временного ДСК этот документ будет удостоверять соответствие СУБ Компании уже **всем** требованиям МКУБ. Срок действия Краткосрочного ДСК, как и срок действия Краткосрочного Временного ДСК, не должен превышать 5 месяцев.

Как и в случае с Краткосрочным Временным ДСК, это делается с той целью, чтобы обеспечить Компании возможность без задержек предъявить свое(и) судно(а) для получения СвУБ (со сроком действия 5 лет), а потом без неоправданных задержек эксплуатировать его(их), не нарушая положений Конвенции СОЛАС.

Затем, как и при любой другой работе, выполняемой по МКУБ, отчет в оговоренные сроки должен быть направлен в ГУР.
Однако при положительных результатах рассмотрения данного отчета в этом случае издается ДСК со сроком действия 5 лет, форма 8.1.1, 8.1.1-2, или 8.1.1-А**. Как и в случае с Временным ДСК, его оригинал направляется в Компанию, а копия размещается в электронном формуляре Компании.

В соответствии с определением, приведенным в п. *1.1.11* МКУБ, день и месяц даты окончания действия данного документа носит название «ежегодной даты», которая играет важную роль в процессе поддержания ДСК в действии.

---

* Дополнительные требования флага представлены в соответствующих контрольных листах освидетельствований по МКУБ на сайте ГУР.

** Данная форма может быть издана, если Администрация флага дала РС соответствующие полномочия.

Дело в том, что согласно п. 13.4 МКУБ «Действительность Документа о соответствии подлежит ежегодной проверке…». Эти освидетельствования, они называются «ежегодными», должны проводиться в пределах «трех месяцев до или после ежегодной даты» – данный период часто называют «вилкой» ежегодного освидетельствования.

За 5 лет действия ДСК береговые подразделения Компании подлежат четырем ежегодным освидетельствованиям. По соображениям экономии места в поз. 3 на рис. 3.1.3 представлена «вилка» только первого ежегодного освидетельствования.

При положительных результатах данного освидетельствования главный эксперт сделает на оборотной стороне ДСК записи, подтверждающие его действие, а затем в составе отчета об освидетельствовании направляет копию подтвержденного ДСК в ГУР. Оригинал подтвержденного ДСК остается в Компании, которая должна будет направить его копию на все суда, охваченные ее СУБ.

Последним этапом «жизни» полносрочного ДСК является возобновляющее освидетельствование. Оно может проводиться в последние 6 месяцев пятилетнего срока действия ДСК.
При этом если возобновляющее освидетельствование проводится в последние 3 месяца, вновь выдаваемый ДСК должен сохранять ежегодную дату прежнего (см. п. 13.10 МКУБ, введенный Резолюцией MSC.104(73)).
Поэтому в большинстве случаев судоходные компании «организуют» проведение возобновляющего освидетельствования именно в последние 3 месяца действия ДСК.

При положительных результатах рассмотрения поступившего отчета о возобновляющем освидетельствовании СУБ в ГУР издается ДСК по форме 8.1.1, 8.1.1-2, или 8.1.1-A* на следующие пять лет. При этом в тех случаях, когда дата заключительного совещания проведенного освидетельствования приходится на последние 3 месяца действия существующего ДСК, срок действия вновь издаваемого ДСК оказывается более 5 лет.
Оригинал вновь изданного ДСК направляется в Компанию, а копия размещается в соответствующем электронном формуляре.

Первоначальное освидетельствование СУБ судна (для получения СвУБ со сроком действия 5 лет, см. поз. 4 на рис. 3.1.3) может проводиться только при положительных результатах освидетельствования СУБ береговых подразделений, когда на борту судна имеется копия хотя бы действующего Краткосрочного ДСК.
Как уже отмечалось выше, для обеспечения именно этой возможности главный эксперт имеет право выдавать Краткосрочный ДСК при положительных результатах первоначального освидетельствования береговых подразделений Компании.

При положительных результатах первоначального освидетельствования СУБ судна главный эксперт выдает Краткосрочное СвУБ, форма 8.1.3-1. Срок действия данного судового документа, как и в случае с Краткосрочным ДСК, не должен превышать пяти месяцев. Делается это для того, чтобы судно без неоправданных задержек могло эксплуатироваться Компанией по своему назначению.

При положительных результатах рассмотрения отчета о первоначальном освидетельствовании СУБ судна в ГУР издается СвУБ со сроком действия 5 лет по форме 8.1.3, 8.1.3-2 или 8.1.3-A*, соответственно.
Как и в случае с ДСК, день и месяц даты завершения действия данного документа носит название «ежегодной даты».

В отличие от ДСК, подтверждаемого ежегодно, действие СвУБ должно подтверждаться в ходе так называемого «промежуточного» освидетельствования, которое должно проводиться в период «между второй и третьей ежегодными датами», см. 13.8 МКУБ, введенный резолюцией MSC.104(73).

---

* Данная форма может быть издана, если Администрация флага дала РС соответствующие полномочия.

При положительных результатах промежуточного освидетельствования главный эксперт должен сделать на оборотной стороне СвУБ записи, подтверждающие его действие, а затем в составе отчета направить копию подтвержденного СвУБ в ГУР.

Положения МКУБ в отношении возобновляющего освидетельствования СУБ судна практически такие же, как и в отношении возобновляющего освидетельствования СУБ береговых подразделений Компании. А именно, ежегодная дата «сохраняется», если освидетельствование проводится в последние 3 месяца, однако, оно может проводиться и в последние 6 месяцев пятилетнего срока действия СвУБ.

Отметим, что форма СвУБ, введенная РС в действие с 01.07.2010 в соответствии с поправками, внесенными в МКУБ резолюцией MSC.273(85), позволяет продлить срок его действия еще на 5 месяцев при положительных результатах возобновляющего освидетельствования СУБ судна, см. п. 13.13 МКУБ.

Далее, как и при первоначальном освидетельствовании, при положительных результатах рассмотрения соответствующего отчета в ГУР издается новое СвУБ, форма 8.1.3, 8.1.3-2 или 8.1.3-А*, на следующий 5-летний цикл.

Однако, как и в случае с возобновляющим освидетельствованием СУБ береговых подразделений Компании, если дата заключительного совещания проведенного освидетельствования приходится на последние 3 месяца действия существующего СвУБ, срок действия вновь издаваемого документа составит более 5 лет.

Оригинал вновь изданного СвУБ направляется в соответствующую Компанию, а копия размещается в электронном формуляре соответствующего судна.

В заключение следует отметить, что помимо дополнительных освидетельствований СУБ, время от времени назначаемых по результатам выполненного освидетельствования главным экспертом, подразделением РС или ГУР, такого рода работы нередко приходится проводить в и тех случаях, когда судно оказалось обоснованно задержано портовыми властями.

Чаще всего такие освидетельствования СУБ береговых подразделений и/или судов приходится выполнять в тех случаях, когда Администрация флага дала РС соответствующие инструкции. Однако в определенных случаях связанное с задержанием или неудовлетворительным техническим состоянием дополнительное освидетельствование СУБ береговых подразделений Компании и/или судна проводится по инициативе РС.

4) *«Ежегодная дата» означает день и месяц каждого года, которые соответствуют дате истечения срока действия существующего свидетельства* (п. *1.1.11* МКУБ).

5) «Значительное *несоответствие» означает поддающееся установлению отклонение от требований, которое представляет серьезную угрозу для безопасности персонала или судна либо создает серьезную опасность для окружающей среды, требующую принятия незамедлительных мер по устранению недостатков, или** ситуацию, когда какое-либо требование настоящего Кодекса не выполняется эффективно и систематически* (п. *1.1.10* МКУБ).

В официальном переводе резолюции КБМ MSC.104(73), где приводится указанное определение, данная категория несоответствия названа «*существенной*». Однако в практике РС такое несоответствие принято называть «значительным», поэтому в тексте данного документа будет использоваться именно это название.

---

* Данная форма может быть издана, если Администрация флага дала РС соответствующие полномочия.

** Подчеркнутый текст внесен резолюцией Комитета по безопасности на море (КБМ) ИМО MSC.273(85).

Важным элементом данного определения является наличие «серьезной угрозы» либо «серьезной опасности», которая требует «принятия **незамедлительных** мер по устранению недостатков». Как показывает практика, в первую очередь именно внутренняя убежденность эксперта по МКУБ в крайней необходимости подобных мер чаще всего и становится решающей при определении градации оформляемого несоответствия как «значительного».

Резолюция КБМ MSC.273(85) уточнила данное определение в отношении ситуации, «когда какое-либо требование ... не выполняется эффективно и систематически». В практике выполнения работ по МКУБ с подобными ситуациями не редко приходится встречаться, например, когда в ходе предшествующего освидетельствования СУБ было оформлено так называемое наблюдение, способствующее улучшению работы Компании / судна, т.е. по результатам освидетельствования СУБ Компания / судно было предупреждено о возможности возникновения несоответствия или недостатка. Однако надлежащие предупреждающие действия оказались не выполнены, и возникло несоответствие.

Хотя, возможно, само по себе возникшее несоответствие и не требует «принятия незамедлительных мер по устранению», тем не менее, экспертом по МКУБ оно вполне может быть квалифицировано как «значительное». При этом чаще всего имеет место ситуация, когда «не выполняется эффективно и систематически» требование п. *9.2* МКУБ.

6) *«Компания» означает собственника судна или любую другую организацию или лицо, такое как управляющий или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника и которые, при этом, согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые Кодексом* (п. *1.1.2* МКУБ).

Ввиду того, что судоходный бизнес связан с серьезными рисками, обусловленными возможностью гибели и/или травматизма людей, нанесения ущерба окружающей среде, а также материальным ценностям, в частности, судну и/или перевозимому(ым) грузу(ам), общество не может не возлагать определенную ответственность на вовлеченных в этот бизнес людей.

Как следует из обсуждаемого определения, собственник – первый, на кого Кодекс возлагает ответственность за обеспечение безопасности его судна, а также находящихся там людей. Тем не менее, учитывая реалии, сложившиеся в судоходстве, МКУБ не запрещает передачу данной ответственности «любой другой организации или лицу». Важно только, чтобы те «согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые Кодексом».

Лучше всего, если последнее обстоятельство будет подтверждено каким-либо письменным соглашением между собственником судна и лицом, физическим или юридическим, которое заявляется в качестве «Компании». Если применимо, наличие и действительность такого соглашения целесообразно проверять в ходе каждого освидетельствования судна по МКУБ. Данное соображение особо применимо к тем случаям, когда освидетельствование СУБ проводится в связи с тем обстоятельством, что судно «меняет» Компанию.

Следует добавить, что в п/п. j Статьи II Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве, содержится определение термина «судовладелец», которое очень похоже на определение термина «Компания», обсуждаемое в данном разделе Руководства. При этом нигде не сказано, что применительно к конкретному судну это должна быть одна и та же организация или лицо. Другими словами применительно к конкретному судну «судовладелец» в понимании Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве и «Компания» в понимании МКУБ могут быть разными лицами или организациями.
Пока на практике такая ситуация время от времени наблюдается только в отношении судов, плавающих под так называемыми «удобными» флагами. Однако ее следует принимать во внимание при проведении работ, связанных с оценкой соответствия такого судна положениям Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве.

7) *«Конвенция» означает Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками* (п. *1.1.12* МКУБ).

8) *«Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)» означает Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, принятый Ассамблеей и включающий возможные поправки, вносимые Организацией* (п. *1.1.1* МКУБ).

В настоящее время текст Кодекса состоит из резолюции ИМО A.741(18) с поправками, принятыми КБМ ИМО резолюциями MSC.104(73) и MSC.273(85). В данном документе, по возможности, приводятся тексты официальных переводов на русский язык этих документов.

9) «Наблюдение» *означает констатацию факта, сделанную в ходе* освидетельствования *управления безопасностью и подтвержденную объективным доказательством* (п. *1.1.8* МКУБ).
Это также может быть утверждение, сделанное экспертом, относящееся к СУБ, которое в дальнейшем, если не будет исправлено, может привести к несоответствию (п. 1.1.5 ПТ № 9 МАКО).

В официальном переводе резолюции КБМ ИМО MSC.104(73), где сформулировано первое предложение приведенного определения, этот термин носит название «*замечание*», причем «делаться» оно должно в ходе «*ревизии*». Однако в практике РС исторически сложилось использование в данной ситуации на русском языке, соответственно, терминов «наблюдение» и «освидетельствование», поэтому здесь и далее будут использоваться именно они.

Источником второго предложения в рассматриваемом определении является Процедурное требование (ПТ) № 9 Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО). Перевод этого документа на русский язык представлен в разделе 4.1 НД № 2-080101-012, Руководство по освидетельствованиям систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС).

Отметим, что уточнение, сделанное МАКО, определенным образом расширяет возможности эксперта по МКУБ в вопросах документирования результатов освидетельствования СУБ Компании и/или судна.

Дело в том, что собранные в ходе освидетельствования наблюдения и подтверждающие данные могут указывать как на соответствие требованиям МКУБ, так и на несоответствие им (см. п. *1.1.9* МКУБ). Кроме того, собранные наблюдения могут указывать на возможности для улучшения работы Компании / судна. Порядок их оформления в каждом из перечисленных случаев описан в указанном выше НД № 2-080101-012, см. также комментарий к п. *1.1.10* МКУБ.

10) *«Навалочное судно» означает судно, в конструкцию которого обычно входят одна палуба, бортовые подпалубные танки и бортовые скуловые танки в грузовых помещениях и которое предназначено преимущественно для перевозки навалочных грузов и включает такие типы судов, как рудовозы и комбинированные суда* (п. 6 правила 1 главы IX Конвенции СОЛАС).

"Навалочное судно " как определено в правиле IX / 1.6 Конвенции *СОЛАС означает судно,* конструкция *которого иллюстрируется в параграфах 2.2, 2.3 и 2.4 Унифицированного Требования МАКО Z11 "Обязательный тип судна и словесные характеристики при освидетельствованиях по расширенной программе (ESP)",* см. также положения резолюции КБМ ИМО MSC.277(85).

11) *«Несоответствие» означает наблюдаемое положение, при котором объективное доказательство указывает на невыполнение установленного требования* (п. *1.1.9* МКУБ).

Фигурирующее в рассматриваемом определении словосочетание «установленное требование», в частности означает, что такое требование должно быть записано в каком-либо из нормативных документов, применимых к «наблюдаемому положению». Поэтому в тех случаях, когда эксперт по МКУБ не в состоянии указать источник такого «установленного требования», а «наблюдаемое положение», тем не менее, вызывает у него определенные опасения с точки зрения безопасной эксплуатации судна(ов) и/или защиты окружающей среды, такую ситуацию он вполне может оформить как наблюдение, служащее улучшению работы СУБ.

12) *«Объективное доказательство» означает количественную или качественную информацию, записи или констатации факта, относящиеся к безопасности, которые основаны на наблюдении, измерении или испытании и которые могут быть проверены* (п. *1.1.7* МКУБ).

Особое внимание при рассмотрении понятия «Объективное доказательство» следует обратить на возможность его проверки или подтверждения. Это должно делаться с помощью полученной в ходе освидетельствования СУБ «количественной или качественной информации». Здесь очень важным будет именно то обстоятельство, чтобы источники такой информации были независимы друг от друга.

Не менее важны также способ(ы) документирования объективных доказательств. С этой целью при проведении и оформлении результатов освидетельствования СУБ Компании и/или судна специалистами РС могут быть использованы:

- соответствующие поля в Приложении к Контрольному листу освидетельствований СУБ, форма 8.1.6-ad;
- поле, предназначенное для формулировки установленного факта в Акте о несоответствии / наблюдении, форма 8.1.8;
- фотографирование / видеосъемка объектов, например, выявленных на судне технических недостатков и/или эпизодов проведения учений.

13) *«Освидетельствование» означает систематическую и независимую проверку для определения, соответствует ли относящаяся к СУБ деятельность и ее результаты запланированным мерам, осуществлены ли эти меры эффективно и адекватны ли они поставленным целям* (п. 1.1.1 ПТ № 9).

Порядок проведения освидетельствований СУБ представлен в разделе 4.1 НД № 2-080101-012, Руководство по освидетельствованиям систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС).

14) *«Потенциальный инцидент»* означает такую *последовательность событий и/или состояний, которые могли бы привести к ущербу. Ущерб* не возник, *только* благодаря *случайному перерыву в цепи событий и/или состояний. Возможный ущерб мог привести к человеческим травмам,* нанесению *вреда экологии, или отрицательным последствиям для бизнеса (например, расходам* на *ремонт или замену, непредвиденной задержке, нарушениям контракта, ущербу репутации),* см. п. 2 циркуляра MSC-MEPC.7/Circ.7.

Некоторые примеры потенциального инцидента общего характера *помогут проиллюстрировать данное определение:*

- *любое событие, которое приводит к применению аварийной процедуры, плана или принятию ответных мер, чем, собственно, и предотвращается ущерб. Например, столкновение, которого едва удалось избежать; или когда член экипажа повторно проверяет клапан и обнаруживает опасное давление, наблюдаемое со стороны подачи давления.*
- *любое событие, когда неожиданное состояние* чего-либо *могло привести к неблагоприятным последствиям, хотя они* и *не наступили. Например, человек уходит от* какого-то *места непосредственно перед* тем, как *подъемный кран неожиданно опускает туда груз; или судно сбивается с курса в обычно мелких водах, но не касается грунта вследствие необычайно высокого сизигийного прилива*[*].
- *любая рискованная или опасная ситуация или состояние, которая(ое) не* была(о) *обнаружена(о) пока опасность не миновала. Например, судно благополучно покидает порт захода, а в рейсе,* через *несколько часов обнаруживается, что судовая радиостанция не была настроена на радиочастоту капитана порта; или вдруг оказывается, что масштаб дисплея ЭКНИС*[**] *не соответствует масштабу, проекции или ориентации карты и изображения на радаре.*

15) *"Руководство по управлению безопасностью" означает документацию, предназначенную для описания и внедрения СУБ* (п. 1.1.6 ПТ № 9).

Пояснения к данному термину см. в комментариях к п. *1.4*, а также п. *11* МКУБ настоящего документа.

16) *«Свидетельство об управлении безопасностью» означает документ, выдаваемый судну, в котором указано, что компания действует, а ее методы управления на борту судна осуществляются в соответствии с одобренной системой управления безопасностью* (п. *1.1.6* МКУБ).

В РС могут применяться следующие формы Свидетельства об управлении безопасностью:

- 8.1.3 – Свидетельство об управлении безопасностью;
- 8.1.3-1 – Свидетельство об управлении безопасностью (краткосрочное);
- 8.1.3-2 – Свидетельство об управлении безопасностью (для судов, не подпадающих под требования Конвенции СОЛАС);
- 8.1.3-А – Свидетельство об управлении безопасностью – на бланке соответствующей Администрации[***];
- 8.1.4 – Временное свидетельство об управлении безопасностью;
- 8.1.4-2 – Временное свидетельство об управлении безопасностью (для судов, не подпадающих под требования Конвенции СОЛАС);
- 8.1.4-А – Временное СвУБ – на бланке соответствующей Администрации***.

[*] Сизигийный прилив — наибольший прилив, когда приливообразующие силы Луны и Солнца действуют вдоль одного направления (такое положение светил называется сизигией).

[**] ЭКНИС – электронная картографическая навигационная система.

[***] Данная форма может быть издана, если Администрация флага дала РС соответствующие полномочия.

Порядок их оформления и выдачи представлен в соответствующих разделах НД № 2-080101-012, Руководство по освидетельствованиям систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС), см. также пояснения к рис. 3.1.3.

17) *«Система управления безопасностью» означает структурированную и документированную систему, позволяющую персоналу компании эффективно проводить политику компании в области обеспечения безопасности и защиты окружающей среды* (п. *1.1.4* МКУБ).

Следует понимать, что СУБ – это прежде всего люди, которые работают в судоходной компании, а также на ее судне(ах). И в ее рамках эти люди должны быть объединены общей целью, которая формулируется руководством Компании в виде политики в области обеспечения безопасности и защиты окружающей среды.

Для достижения этой цели взаимоотношения берегового и судового персонала строятся в виде определенной, обычно иерархической структуры, в рамках которой должна быть установлена ответственность и полномочия каждого из специалистов, работающих в Компании и на ее судне(ах). С точки зрения идеологии МКУБ, судовой персонал в рамках системы управления безопасностью может рассматриваться как работники своеобразного «мобильного» офиса Компании. Соответственно, составным элементом структуры СУБ Компании обязательно должно(ы) быть судно(а) либо судовой экипаж, его члены или хотя бы капитан – отсутствие подобного элемента в структурной схеме Компании по существу означало бы отсутствие в системе управления объекта управления.

Кроме того, в соответствии с п. *4* МКУБ структура СУБ компании должна содержать «назначенное(ые) лицо(а)» (НЛ), которое(ые), в свою очередь, должно(ы) иметь прямой доступ к ее высшему руководству, по крайней мере, по вопросам безопасности. В структуре СУБ Компании это обстоятельство также должно найти свое отражение.

Кроме того, в дополнение к структуре СУБ офиса(ов) Компании можно говорить и о структуре СУБ судна(ов). Эта организационная структура, как правило, возглавляется капитаном судна (см. также п. 5 МКУБ).

В соответствии с положениями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (Конвенции ПДНВ), а также Документа о минимальном безопасном составе экипажа в структуру СУБ судна могут также входить специалисты:

- палубной команды;
- машинной команды;
- радиоэлектроник(и),

службы быта, а также других специальностей, отвечающих классу и осуществляемому Компанией способу эксплуатации судна.

Будучи изображенной в виде схемы (блок-схемы), структура СУБ Компании / судна дает наглядное представление о подчиненности, ответственности и полномочиях каждого из работающих специалистов (подразделений Компании / судна). Однако, формализуются они путем издания руководством Компании, как правило, ряда взаимосвязанных организационно-распорядительных документов, образующих, так называемую, документацию СУБ, см. также комментарии настоящего документа к п. *1.4* и п. *11* МКУБ.

18) *"Технический недостаток" означает дефект либо отказ в функционировании части конструкций судна, его механизмов, устройств или оборудования* (п. 1.1.7 ПТ № 9).

В Процедурном требовании МАКО № 9 данный термин был введен, чтобы отличать относящееся к СУБ и потому носящее "системный" характер "несоответствие" (определение – см. п. *1.1.9* МКУБ) от дефектов либо отказов, обнаруживаемых в конструкциях корпуса судна, а также в функционировании его механизмов, устройств и/или оборудования. Технический недостаток обычно устраняется путем ремонта – замены вышедшей из строя детали, узла, блока, программного обеспечения и/или подкрепления / усиления ослабленного элемента.

Для устранения несоответствия в СУБ Компании необходимо осуществить так называемые корректирующие действия, которые должны послужить улучшению такой системы. Это может быть внесение изменений в осуществляемые Компанией политику, практику, процедуры, используемые контрольные листы проверок (чек - листы), формы отчетных документов, а также дополнительное обучение персонала и т.п.

19) "*Филиал* компании" *означает подразделение, которое является частью Компании, находится под ее контролем и включено в ее СУБ* (п. 1.1.4 ПТ № 9).

Обычно, в создании такого(их) подразделения(й) возникает необходимость, когда судоходной компании требуется в отдельном месте, зачастую в ином городе или даже государстве, в оперативном порядке осуществлять какие-либо функции СУБ. Если подобная ситуация имеет место, она должна найти свое отражение в структурной схеме СУБ Компании. При этом в соответствующих разделах документации СУБ Компании должны быть четко установлены ответственность и полномочия каждого из подобных подразделений и/или их руководителей. При положительных результатах освидетельствования СУБ подобных подразделений имеющей ДСК судоходной компании РС может оформить Приложение к документу о соответствии, форма 8.1.1-1.

20) *"Эксперт" означает лицо, выполняющее освидетельствование на соответствие требованиям МКУБ и имеющее квалификацию, которая отвечает требованиям* НД № 2-080501-008, Процедура по подбору, подготовке, сертификации и установлению полномочий экспертов морских систем менеджмента (п. 1.1.2 ПТ № 9 МАКО).

3.2 Сокращения

1) **ДЛК –** Должностное лицо компании, ответственное за охрану.
2) **ДСК –** Документ о соответствии.
3) **ИКГП –** Инспектор контроля государства порта.
4) **ИМО –** Международная морская организация.
5) **КБМ –** Комитет по безопасности на море ИМО.
6) **Конвенция МАРПОЛ –** Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов.
7) **Конвенция МОТ –** одно из принятых Международной организацией труда соглашений, касающееся условий труда и/или проживания моряков.
8) **Конвенция ПДНВ –** Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, с поправками.
9) **Конвенция СОЛАС –** Международная конвенция по охране человеческой жизни на море.
10) **МАКО –** Международная ассоциация классификационных обществ.
11) **МКУБ –** Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения.
12) **МОТ –** Международная организация труда.
13) **МПС –** Международная палата судоходства.
14) **МФС –** Международная федерация судоходства.
15) **НЛ –** назначенное лицо.
16) **ПО –** Признанная организация.
17) **ПОС –** План охраны судна.
18) **ПТ –** процедурное(ые) требование(я).
19) **СвУБ –** Свидетельство об управлении безопасностью.
20) **СУБ –** система управления безопасностью.
21) **ТО –** техническое обслуживание.
22) **ЭКНИС –** электронная картографическая навигационная система.
23) **FSO –** плавучее хранилище, см. п. 1.1.1 НД № 2-020201-009, Правила классификации, постройки и оборудования морских плавучих нефтегазодобывающих комплексов.
24) **FPSO –** плавучее сооружение для добычи, подготовки, хранения и отгрузки углеводородов.
25) **SMPEP –** Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря.
26) **SOPEP –** Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью.

4 Рекомендации ИМО, МАКО и РС в отношении осуществления положений Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ)

4.1 Руководство МАКО для экспертов по МКУБ

В данном разделе Руководства, если по тексту не указано иное, ***курсивом*** выделены положения Рекомендации МАКО № 41 *"Руководство МАКО для экспертов по МКУБ"*.

Текст Кодекса, одобренный *резолюцией ИМО A.741(18)* с поправками, принятыми резолюциями КБМ ИМО *MSC.104(73)* и MSC.273(85), дополнительно выделен *шрифтом с засечками* (*Times New Roman*). Приводимая в указанных резолюциях нумерация параграфов Кодекса указывается.

Правовая оговорка

Вся информация, приведенная в данном Руководстве, *включая описанные примеры объективных доказательств, должна использоваться как дополнительные сведения – в помощь экспертам при проведении освидетельствования и не должна рассматриваться как обязательная.*

РС, вслед за *МАКО не принимает никаких обязательств и не должен отвечать перед кем бы то ни было за какой-либо ущерб, повреждение или расходы, связанные с содержанием данного документа.*

Резолюция ИМО A.741(18) с поправками, принятыми КБМ резолюциями MSC.104(73) и MSC.273(85)

МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ СУДОВ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЕМ ЗАГРЯЗНЕНИЯ (МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ, МКУБ)

ПРЕАМБУЛА

1 Цель настоящего Кодекса состоит в обеспечении международного стандарта по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения.

2 Ассамблея приняла резолюцию A.443(XI), которой она предложила всем правительствам принять необходимые меры для защиты капитана судна, надлежащим образом выполняющего свои обязанности в отношении безопасности на море и защиты морской среды.

3 Ассамблея также приняла резолюцию A.680(17), которой она далее признала необходимость соответствующей организации управления, которая позволяет отвечать потребности лиц, находящихся на борту судов, в достижении и поддержании высоких стандартов безопасности и защиты окружающей среды.

4 Признавая, что нет двух одинаковых судоходных компаний или судовладельцев и что суда эксплуатируются в самых различных условиях, Кодекс основывается на общих принципах и целях.

5 Кодекс изложен в общих понятиях, с тем чтобы он мог получить широкое применение. Несомненно, различные уровни управления на берегу или на море потребуют различных уровней знания и понимания изложенных вопросов.

6 Краеугольным камнем хорошего управления безопасностью является приверженность сотрудников компании сверху донизу. В вопросах безопасности и предотвращения загрязнения именно приверженность делу, компетентность, отношение к делу и мотивация лиц на всех уровнях определяют конечный результат.

ВВЕДЕНИЕ

4.1.*1* *Область определения*

Данная часть *Руководства предназначена для использования экспертами* РС, *выполняющими* рассмотрение документации СУБ и/или *освидетельствование по МКУБ, если соответствующая Администрация не дала специальные инструкции, которые предписывают иное.*

Информация о дополнительных требованиях Морских администраций, уполномочивших РС на выполнение работ по МКУБ от своего имени, представлена на сайте Управления морских систем менеджмента ГУР.

Данный раздел Руководства *предназначен также для содействия в последовательном и однородном проведении* рассмотрения документации и *освидетельствования* СУБ *членами МАКО, предлагая примеры, которые, однако, не должны интерпретироваться как предписывающие решения или контрольные перечни.*

Данный раздел Руководства основан *на следующих резолюциях, принятых ИМО:*

1) Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ), одобренный резолюцией ИМО *A.741(18)* с поправками, принятыми КБМ резолюциями *MSC.104(73)* и MSC.273(85), и ставший обязательным в соответствии с главой IX Конвенции СОЛАС-74 "Управление безопасной эксплуатацией судов";
2) *"Пересмотренное руководство по осуществлению МКУБ Администрациями", принятое резолюцией* A.1022(26) *и именуемое в данном* разделе *документа как "Руководство ИМО", применяемое к Признанным организациям (ПО), действующим по уполномочию Администраций флага;*
3) *"Руководство по предоставлению полномочий организациям, действующим от имени Администрации", принятое Резолюцией A.739 (18) и ставшее обязательным в соответствии с главой XI Конвенции СОЛАС-74 "Специальные меры по повышению безопасности на море".*

4.1.2 *Применение МКУБ Компаниями*

МКУБ создавался, чтобы поддерживать и поощрять разработку культуры безопасности в судоходстве. Поэтому идеология системы управления безопасностью Компании будет находиться под действием ее *обязательств, ценностей и воззрений, которые не могут быть прописаны в рамках жестко регламентированного процесса. Возможно, при разработке и осуществлении своих систем Компании использовали руководства индустрии, такие как "Руководство по применению Международного кодекса по управлению безопасностью",* изданное *МПС/МФС* (Международной палатой судоходства / Международной федерацией судоходства).

Оценка соответствия требованиям *МКУБ, основанная на детальных предписывающих решениях, для системы управления нереальна и противоречила бы тем* положениям Кодекса, *которые позволяют Компании разрабатывать* такие *решения, которые лучше всего подходят ей, особенностям эксплуатации и типу(ам) ее судов, обеспечивая основные, международно-согласованные стандарты управления безопасностью.*

4.1.3 *Процесс освидетельствований*

Подтверждение соответствия обязательным правилам и нормам, требуемое в рамках МКУБ, не дублирует и не заменяет освидетельствований, необходимых для получения *других конвенционных документов. Соответствие МКУБ не освобождает Компанию, капитана или любую другую организацию либо лицо, вовлеченное в управление или эксплуатацию судна, от их собственных обязанностей.*

Процесс освидетельствования включает опросы персонала Компании, а также анализ документации СУБ и отчетных документов. Освидетельствование – процесс выборочный и по своей *природе не* может *быть исчерпывающим. Выдача свидетельства основана на подтверждении* того, *что выбранное соответствует* положениям *МКУБ. Если несоответствия не были выявлены и зафиксированы, это не означает, что они не существуют. Основные процедуры выполнения освидетельствований* по *МКУБ содержатся в ПТ 9 МАКО "Процедурные требования по проведению освидетельствований на соответствие требованиям МКУБ"* (см. п. 4.1 НД № 2-080101-012), *которые по применимости отражают резолюцию ИМО* A.1022(26) *"Руководство по осуществлению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями".*

4.1.4 *Редакционные принципы*

Для удобства в данном документе приведен действующий текст положений *МКУБ*[*], *сопровождаемый уместными рекомендательными указаниями для экспертов* РС. *Документ будет обновляться по мере необходимости, согласуясь с опытом* проведения освидетельствований РС и другими *обществами - членами МАКО.*

МКУБ, ***ЧАСТЬ А – ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ***

МКУБ, п. ***1 ОБЩИЕ ПОЛОЛЖЕНИЯ***

Следующие определения применяются к частям А и В настоящего Кодекса.

4.1.5 Определения с необходимыми пояснениями приводятся в разделе 3.1 настоящего Руководства.

МКУБ, п. ***1.2 Цели***

4.1.6 Стратегия управления безопасностью должна строиться, исходя из реализации соответствующим персоналом Компании и ее судна(ов) следующих принципов.

1) Необходимо сделать все возможное, чтобы не допустить ущерба:
   - людям, находящимся на судне(ах) Компании;
   - окружающей среде, прежде всего, морской;
   - самому судну, а также, если это применимо, перевозимому(ым) на судне грузу(ам).
2) Если ущерба избежать не удалось, его необходимо свести к минимуму.

Исходя из этих принципов, резолюцией ИМО A.741(18) с поправками были сформулированы следующие цели самого Кодекса, цели Компании, а также ее СУБ.

МКУБ, п. *1.2.1 Цели Международного кодекса по управлению безопасностью состоят в обеспечении безопасности на море, предотвращении несчастных случаев или гибели людей и избежании причинения ущерба окружающей среде, в частности морской среде, и имуществу.*

Параграф 1.2.2 МКУБ

МКУБ, п. *1.2.2 Цели компании, связанные с управлением безопасностью, должны, среди прочего:*

.1 обеспечивать безопасную практику эксплуатации судов и безопасные для человека условия труда;

.2 оценить все выявленные риски для ее судов, персонала и окружающей среды и установить соответствующую защиту; и[**]

.3 постоянно улучшать навыки берегового и судового персонала, относящиеся к управлению безопасностью, включая готовность к аварийным ситуациям, связанным как с безопасностью, так и защитой окружающей среды.

В соответствии с Руководством ИМО (см. резолюцию ИМО A.1022(26)), *целями обязательного применения МКУБ является обеспечение:*

1. соответствия обязательным нормам и правилам, относящимся к безопасной эксплуатации судов и защите окружающей среды; и

2. эффективного осуществления и выполнения их Администрациями.

---

[*] Текст МКУБ в настоящем документе выделен *курсивом, шрифтом с засечками* нумерация параграфов указывается.

[**] Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ MSC.273(85).

Эффективное обеспечение выполнения Администрациями должно включать проверку того, что СУБ соответствует требованиям, установленным в МКУБ, а также проверку соответствия обязательным нормам и правилам.

Обязательное применение МКУБ должно обеспечивать, поддерживать и поощрять принятие во внимание применимых кодексов, руководств и стандартов, рекомендованных ИМО, Администрациями, классификационными обществами и организациями морской отрасли.

Эти цели охватывают эффективное и непрерывное осуществление СУБ и в немалой степени зависят от упреждающего и ответного совершенствования функций СУБ в рамках МКУБ.

Хотя это и не всегда осознается, но *разработка и внедрение документированной системы управления безопасностью – это* суть *упражнение в управлении рисками. Разработка письменных процедур или поправок к ним предполагают наблюдение за действиями и операциями Компании, определение, что именно могло пойти не так, как надо, и решение, что должно быть сделано, чтобы постараться это предотвратить. Документированные процедуры являются средством, к которому применимы методы управления. В помощь компаниям при разработке мер безопасности от всех выявленных рисков* в *МАКО* было *разработано "РУКОВОДСТВО ПО ОЦЕНКЕ РИСКОВ В СУДОВЫХ ОПЕРАЦИЯХ"* (A GUIDE TO RISK ASSESSMENT IN SHIP OPERATIONS).
Перевод положений данного документа представлен в разделе 4.5 Руководства.

Параграф 1.2.3.1 МКУБ

МКУБ, п. *1.2.3 Система управления безопасностью должна обеспечивать:*

.1 выполнение обязательных норм и правил; ...

Эффективность СУБ в обеспечении выполнения обязательных норм и правил должна быть одним из критериев, используемых экспертом, когда он *оценивает, выполняет ли СУБ, установленная Компанией,* требования *МКУБ.*

Компания отвечает за получение и поддержание в пределах установленных дат действие каждого из *свидетельств (включая любую рекомендацию / условие класса, которое должно быть выполнено не позднее предписанных классификационным обществом предельных дат), и документы, необходимые для эксплуатации судна, в соответствии с применимыми нормами и правилами. Неадекватные результаты* такой *деятельности указывают, что СУБ является либо несовершенной, либо функционирующей неэффективно.*

Все акты, имеющие возможность облегчить подтверждение соответствия требованиям *МКУБ, должны быть открыты для изучения в ходе* такой *проверки. С этой целью Компания должна обеспечить эксперта конвенционными и классификационными документами, относящимися к действиям, предпринятым* ею *для обеспечения выполнения обязательных норм и правил. В этой связи акты* и отчеты *могут быть проверены на предмет их подлинности и достоверности. Следует* также *учитывать, что первоначальные конвенционные акты, оформленные классификационными обществами* (признанными организациями), *могут иметь иной формат и не* быть *связаны со всеми конвенционными свидетельствами, выданными судну.*

Последнее, в частности, может быть обусловлено тем обстоятельством, что освидетельствование для выдачи конвенционного документа проводится классификационным обществом (признанной организацией), а сам документ выдается Администрацией флага.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- результаты *проверки управления Компанией классификационными и конвенционными документами, в частности* их *действия, выполнения рекомендаций,* проведения *освидетельствований, проверок, и т.д.;*
- результаты *опроса НЛ и ряда ключевых специалистов* с целью *проверки* их *понимания классификационных, а также конвенционных норм и правил;*
- тексты *процедур и инструкций, определяющих процесс, который обеспечивает выполнение обязательных международных и национальных требований.*

При освидетельствовании полезные результаты может также дать обсуждение на представительных примерах принятого в Компании порядка взаимодействия берегового и/или судового персонала при проверках ее судна(ов) портовыми властями и/или властями государства флага.
Эксперту РС при этом особое внимание следует обращать на меры, принимаемые береговым персоналом с целью поддержки судового персонала.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- результаты *проверки всех классификационных и конвенционных свидетельств, включая* их *подтверждение, периодические освидетельствования, рекомендации, и т.д.;*
- результаты *проверки копии ДСК (копия не обязательно* должна быть *удостоверена или заверена), включая* его *действие, флаг, тип судна, и т.д.;*
- результаты *опроса лиц командного состава с целью оценки их понимания классификационных, а также конвенционных норм и правил;*
- *процедуры и инструкции, определяющие процесс, который обеспечивает соответствие обязательным международным и национальным требованиям;*
- *результататы проверок портовыми властями.*

Будет также полезно обсудить с ключевым судовым персоналом порядок его взаимодействия с проверяющими в ходе проверок судна портовыми властями и/или властями государства флага.

Параграф 1.2.3.2 МКУБ

МКУБ, п. *1.2.3* *Система управления безопасностью должна обеспечивать:*

...

.2 чтобы принимались во внимание применимые кодексы, руководства и стандарты, рекомендованные Организацией, Администрациями, классификационными обществами и организациями морской отрасли.

МКУБ не требует обязательного согласия со всеми *такими источниками информации. Однако эксперт вправе поощрить Компанию в применении соответствующих кодексов, руководств и стандартов для конкретных операций путем* оформления *наблюдений*[*] *или отступлений.*

Например:

- *рекомендация МАКО № 71, «Рекомендации по разработке судовых технических руководств».*
- *резолюция* КБМ ИМО *MSC.169 (79), Стандарты по проводимым собственниками судов проверкам и техническому обслуживанию крышек люков навалочных судов.*
- *Циркуляр КБМ ИМО, MSC/Circ.1093 (17/06/2003), "Руководство по периодическому и техническому обслуживанию спасательных шлюпок, устройств спуска и механизма отдачи гака под нагрузкой"*[**].

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *знание НЛ и ключевым персоналом руководящих документов и рекомендаций, а также* способов *их систематического контроля;*
- *разбор руководящих документов и рекомендаций ИМО, МАКО,* государства *флага, классификационных обществ при анализах системы.*

---

[*] Подобного рода наблюдения, они называются «способствующие улучшению деятельности Компании и/или судна», в РС документируются путем оформления Акта о несоответствии / наблюдении, форма 8.1.8.
Порядок ее оформления представлен в соответствующих разделах НД № 2-080101-012, Руководство по освидетельствованиям систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС).

[**] В настоящее время действует циркуляр КБМ ИМО, MSC/Circ.1206 (15/05/2006) - "Меры по предотвращению происшествий со спасательными шлюпками".

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *оценку* степени *понимания капитаном и лицами командного состава руководящих документов и рекомендаций.*

Параграф 1.3 МКУБ

МКУБ, п. *1.3* ***Применение***

Требования настоящего Кодекса могут применяться ко всем судам.

Данный Кодекс обязателен для применения на *всех судах, на которые распространяются положения* Конвенции *СОЛАС, а также на любое иное судно, если* этого *потребует Администрация флага.*
Для судов, не подпадающих под действие данного Кодекса, "добровольное" свидетельство может быть выдано признанной организацией (ПО). *Обычно это делается только для судов, имеющих класс* общества - *члена МАКО, но ПО вправе сделать это в особых обстоятельствах по собственному усмотрению.*

При положительных результатах соответствующего освидетельствования СУБ компаний и судов, не подпадающих под действие МКУБ, РС может оформить:

- Временный документ о соответствии (для Компании, управляющей судами, не подпадающими под требования Конвенции СОЛАС), форма 8.1.2-2;
- Документ о соответствии (для Компании, управляющей судами, не подпадающими под требования Конвенции СОЛАС), форма 8.1.1-2;
- Временное свидетельство об управлении безопасностью (для судов, не подпадающих под требования Конвенции СОЛАС), форма 8.1.4-2;
- Свидетельство об управлении безопасностью (для судов, не подпадающих под требования Конвенции СОЛАС), форма 8.1.3-2.

Параграф 1.4 МКУБ

МКУБ, п. *1.4* ***Функциональные требования к системе управления безопасностью (СУБ)***

Каждая компания должна разработать, задействовать и поддерживать систему управления безопасностью (СУБ), которая включает следующие функциональные требования:

.1 политику в области безопасности и защиты окружающей среды;

.2 инструкции и процедуры для обеспечения безопасной эксплуатации судов и защиты окружающей среды согласно соответствующему международному праву и законодательству государства флага;

.3 установленный объем полномочий и линии связи между персоналом на берегу и на судне, а также внутренней связи;

.4 порядок передачи сообщений об авариях и случаях несоблюдения положений настоящего Кодекса;

.5 порядок подготовки к аварийным ситуациям и действий по их устранению; и

.6 порядок проведения внутренних проверок и обзора управления.

Функциональные требования МКУБ предназначены для того, *чтобы обеспечить осуществление безопасных методов эксплуатации судна посредством процедур и рабочих инструкций,* оформленных в *письменном виде. Данные функциональные требования кратко излагают* те более *подробные требования* к *СУБ, которые* затем *описаны в остальной части МКУБ.*

Наличие указанных выше функциональных требований в СУБ Компании / судна может быть подтверждено путем ознакомления с так называемой документацией СУБ, в частности, Руководством по управлению безопасностью.

На рис. 1.4 представлена примерная структура документации СУБ судоходной компании. Как уже отмечалось в комментариях к данному определению (см. п. 1.1.4 МКУБ), система управления безопасностью – это прежде всего люди, которые работают в Компании, а также на ее судне(ах). Соответственно, документацию СУБ можно рассматривать как своего рода материальную оболочку такой системы. Ее предъявляют при проверках / освидетельствованиях СУБ, и могут использовать в качестве доказательства в ходе судебного разбирательства.

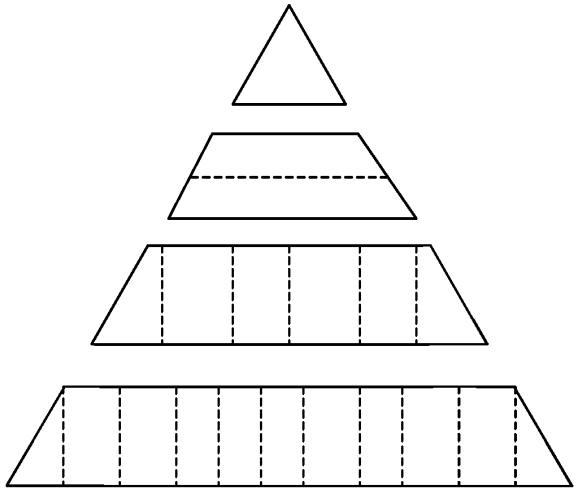


Рисунок 1.4. Примерная структура документации СУБ

Документом высшего уровня является Политика Компании в области безопасности и защиты окружающей среды. С ее содержанием должен быть знаком каждый работник Компании, вовлеченный в ее СУБ, в том числе каждый из членов экипажа(ей) ее судна(ов). Более того, в ходе освидетельствования по МКУБ каждый вовлеченный в СУБ работник Компании и каждый член экипажа ее судна(ов) при опросе должен продемонстрировать надлежащее понимание положений этого документа (см. также комментарии к п. *2.2* МКУБ).
В этой связи хорошей практикой, которую эксперту по МКУБ следует поощрять, является подписание данного документа первым лицом Компании* с последующим его оформлением в виде отдельного плаката, который вывешивается на видных местах в рабочих помещениях офиса Компании и ее судна(ов).

Руководство по управлению безопасностью Компании (как показывает опыт, иногда оно оформляется отдельно для береговых подразделений, отдельно для судов – такая практика более характерна для «больших» компаний, обычно имеющих разветвленную структуру) – это документ(ы) второго уровня документации СУБ. Он(и) должен(ны) раскрывать порядок реализации Политики Компании в области безопасности и защиты окружающей среды. В соответствующих разделах этого(их) документа(ов) должен, по крайней мере, кратко излагаться порядок (принципы) осуществления Компанией / судном функциональных требований МКУБ.

* Ряд Администраций, например, Кипра и Маршалловых островов, предписывают это в качестве обязательного требования.

Руководство по управлению безопасностью обычно разрабатывается, исходя из структуры и положений соответствующих глав МКУБ. Поэтому, нередко Политика Компании в области безопасности и защиты окружающей среды оказывается помещенной во втором разделе Руководства по управлению безопасностью. Это обстоятельство не умаляет фундаментальное значение Политики Компании в области безопасности и защиты окружающей среды.
Кроме того, нередко следуя положениям Конвенции ПДНВ, в этом же разделе Руководства по управлению безопасностью формулируется политика Компании по предотвращению злоупотребления лекарствами-наркотиками и алкоголем (см. Часть 5 раздела B-VIII/2 Кодекса ПДНВ).
Руководство по управлению безопасностью также должно быть введено в действие, например, путем подписания его первым лицом Компании. В этом случае, если политика была включена в текст данного внутреннего нормативного документа Компании, отдельно подписывать ее нет необходимости.

Документами третьего уровня являются процедуры и инструкции Компании по СУБ. Они разрабатываются для того, чтобы более детально раскрыть отдельные положения Руководства по управлению безопасностью Компании, и потому не должны ему противоречить.
Сюда, в частности, должны быть отнесены планы действий в чрезвычайных ситуациях, такие как SOPEP, SMPEP и/или ПОС.
Способ введения в действие этих документов, как и документов следующего, четвертого уровня, является ответственностью Компании. Если применимо, они могут подписываться теми должностными лицами, которые отвечают в Компании за осуществление соответствующих процессов. Если необходимо, они могут быть одобрены Администрацией флага или классификационным обществом (признанной организацией) по ее уполномочию.

Перечни контрольных проверок (чек - листы), а также формы отчетных документов – это документы четвертого уровня документации СУБ. Они должны помочь исполнителю(ям) правильно осуществлять соответствующие процессы, связанные с функционированием системы управления безопасностью.
С дугой стороны, будучи заполненными, перечни контрольных проверок, как и формы отчетных документов при проверке могут послужить подтверждением (объективным доказательством) выполнения соответствующих процессов.
Как показывает опыт, с этими же целями они могут использоваться в ходе расследования, а также судебного разбирательства произошедшего с судном инцидента.
Поэтому при разработке / совершенствовании этой категории документов следует, как можно более тщательно продумывать способы их заполнения, а также необходимость и минимально допустимые сроки хранения каждого из них.

При необходимости подробная процедура осуществления Компанией / судном функциональных требований МКУБ может быть описано с помощью документов третьего и четвертого уровней документации СУБ, в виде процедур и инструкций, а также блок-схем и соответствующих перечней контрольных проверок (чек - листов).
В этих документах Компания обычно как можно более подробно раскрывает, каким образом в ее офисе(ах) на судне(ах) должно обеспечиваться выполнение применимых требований и рекомендаций международных конвенций СОЛАС, МАРПОЛ, МОТ, МППСС, ПДНВ и т.п., а также Администрации(й) флага(ов), классификационных(ого) обществ(а), организаций морской отрасли, предприятий-изготовителей оборудования и т.п.*

МКУБ, п. *2* *ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ И ЗАЩИТЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ*

Параграф 2.1 МКУБ

МКУБ, п. *2.1* *Компания должна выработать политику в области безопасности и защиты окружающей среды, которая предусматривает пути достижения целей, указанных в пункте 1.2.*

---

* В отношении документации по системе управления безопасностью см. также пояснения к п. *11* МКУБ.

Ответственностью Компании является определение и документирование ее политики в области безопасности и защиты окружающей среды, которая должна описать, как будут достигаться цели, указанные *в параграфе 1.2.*

Это – фундаментальный документ, он *формирует важнейшую часть системы управления безопасностью компании. Процедуры и все цели более низкого уровня должны быть направлены на поддержание общих целей, установленных* именно *в политике.*

Если Компания, с целью улучшения практики осуществления *безопасности и защиты окружающей среды, сочла* полезным *включить и сделать обязательными какие-либо из применимых кодексов, руководств и стандартов, упомянутых в параграфе 1.2.3.2, это должно быть поддержано и поощрено экспертом.*

В дополнение к списку документов, упоминаемых в параграфе 1.2.3.2, в ходе освидетельствования СУБ Компании или судна целесообразно также принять во внимание положения:

- НД № 1-0131-025.3-R, Резолюция ИМО A.996(25) "Кодекс по внедрению обязательных инструментов ИМО 2007 года";
- НД № 1-0402-071-R, Основные международные и национальные документы, относящиеся к системе управления безопасностью (эти документы обязательны для судов, плавающих под Российским флагом).

Примеры объективных доказательств, выявляемых как в офисе, так и на судне, могут включать:

- *копии политики, оформленной в виде документа;*
- *установленные цели в области безопасности и защиты окружающей среды.*

Как упоминалось выше, хорошей практикой является размещение политики, оформленной в виде плаката, во всех рабочих помещениях Компании / судна.
Здесь же зачастую указывают фамилию, имя и отчество назначенного лица, а также предписанного Кодексом ОСПС должностного лица компании, ответственного за охрану (ДЛК), и способы связи с ним(и), например, номер(а) мобильного(ых) телефона(ов).

Параграф 2.2 МКУБ

МКУБ, п. *2.2* *Компания должна обеспечить реализацию и проведение этой политики персоналом как в море, так и на берегу на всех уровнях организации.*

Компания отвечает за обеспечение того, чтобы весь соответствующий персонал на всех ее уровнях, включая персонал на судне и субподрядчиков[*]*, имеющих обязанности, относящиеся к СУБ, знал и понимал* ее *политику.*

Достичь этого можно, например, если Компания будет проводить соответствующее собеседование при приеме на работу каждого сотрудника своего офиса и/или члена экипажа своего судна, а в заключаемом с субподрядчиком соглашении четко указывать ответственность последнего в отношении соблюдения применимых положений политики, как и документации СУБ Компании.
Все это несложно проверить в ходе соответствующего освидетельствования по МКУБ.

---

[*] Под субподрядчиками, задействованными в СУБ Компании, следует понимать, в первую очередь такие юридические и/или физические лица, которые участвуют в осуществлении каких-либо функций СУБ, например:

- подборе и/или оформлении судового персонала (так называемый «крюинг»);
- осуществлении технического обслуживания и/или ремонта судна(ов) и его(их) оборудования (так называемый «технический менеджмент»);
- подборе грузов или пассажиров для судна(ов) Компании.

См. также положения в отношении «внешних подрядчиков», упоминаемых в комментарии к п. *4* МКУБ.

Всесторонние и эффективные внутренние проверки, анализы управления, корректирующие и предупреждающие действия, а также другие процессы управления играют важную роль в обеспечении того, чтобы политика осуществлялась и поддерживалась.

Примеры объективных доказательств, выявляемых как в офисе, так и на судне, могут включать:

- результаты *опросов соответствующего персонала Компании / судна,* проводимых *для определения уровня* его *осведомленности и понимания;*
- *записи* о *внутренних и внешних проверках / освидетельствованиях;*
- *записи о корректирующих и предупреждающих действиях и их оценке;*
- *планы технического обслуживания и отчеты о техническом обслуживании судна и его оборудования.*

МКУБ, п. *3* ***ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПОЛНОМОЧИЯ КОМПАНИИ***

Параграф 3.1 МКУБ

МКУБ, п. *3.1* *Если ответственным за эксплуатацию судна является лицо, иное чем судовладелец, судовладелец должен сообщить Администрации полное имя и подробные данные об этом лице.*

"Компания", как определено в п. *1.1.2 МКУБ, помимо собственника судна, является синонимом для "лица", упоминаемого в п. 3.1.*

Администрация флага должна иметь подробные данные о лице(ах), которое(ые) помимо собственника, приняло(и) ответственность за эксплуатацию судна и которое(ые) при этом согласился(лись) принять на себя все обязанности и всю ответственность, наложенную в соответствии с МКУБ.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *копию письма владельца* судна *в Администрацию флага,* которым *менеджеру / оператору делегируется ответственность за эксплуатационную и техническую поддержку судна.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *подробные данные владельца / оператора*, которые *приводятся в СУБ и соответствуют данным, содержащимся в действующих ДСК, СвУБ* и СвОС*;*
- *данные Компании, приведенные в ДСК и СвУБ – эксперту* следует *проверить, что* они *идентичны информации, указанной в ЖНР (Журнале непрерывной регистрации истории судна).*

К сказанному можно добавить, что в настоящее время Компания идентифицируется следующими элементами:

- название;
- адрес;
- уникальный идентификационный номер ИМО*.

Указанные элементы могут встречаться в:

- Документе о соответствии компании;
- Свидетельстве об управлении безопасностью;
- Международном свидетельстве об охране судна;
- Письме об одобрении Плана охраны судна;
- Журнале непрерывной регистрации истории судна;

* Обязателен для Компаний, оперирующих судами, отвечающими требованиям Конвенции СОЛАС.

- письменном договоре (например, бербоут-чартере) между собственником судна и лицом (физическим или юридическим), которое было избрано им в качестве Компании;
- записях на сайте *EQUASIS*.

При освидетельствованиях по МКУБ, а также оформлении соответствующих документов эксперту следует проверять, чтобы в отношении одной и той же Компании и ее судна(ов) все эти элементы совпадали во всех перечисленных выше источниках.

Параграф 3.2 МКУБ

МКУБ, п. *3.2* *Компания должна определить ответственность, полномочия и взаимоотношения всего персонала, осуществляющего управление, выполнение и проверку работы, касающейся безопасности и предотвращения загрязнения и оказывающих на них влияние, и оформить это в виде документов.*

Компания должна определить и зафиксировать распределение и взаимосвязь полномочий в рамках своей *СУБ.*

Это должно включать следующее:

- *лицо(а) или должность(и) с высшими полномочиями при разработке, внедрении и поддержании СУБ;*
- *лицо(а) или должность(и) с общей оперативной ответственностью и полномочиями, связанными с безопасностью и защитой окружающей среды; и*
- *лицо(а), ответственное(ые) за безопасность и защиту окружающей среды при повседневной работе.*

Компания должна определить ответственность в должностных инструкциях ключевого берегового и судового персонала, который имеет обязанности, связанные с СУБ.

В должностные инструкции следует включать следующие сведения*:*

- название *должности (например,* должностная инструкция *второго механика / суперинтенданта / оперативного менеджера / капитана, и т.д.);*
- *название и тип судна;*
- *линии связи в порядке отчетности, включая НЛ;*
- *квалификацию, требуемую для исполнения должности;*
- *общие обязанности, связанные с безопасностью и защитой окружающей среды;*
- *конкретные обязанности;*
- *обязанности по тревогам;*

и полезно включать порядок *замещения персонала в случае* его *отсутствия. Компания должна определить уровень компетентности, требуемый для типов судов, которыми она управляет.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- наличие у *Компании разработанной организационной структуры и должностных инструкций, устанавливающих ответственность и полномочия персонала, вовлеченного в СУБ;*
- *эффективность контроля Компании* в отношении *обязанностей субподрядчиков*[*], *вовлеченных в* ее *СУБ;*
- *проверку* того, *что субподрядчик полностью отвечает требованиям, изложенным в СУБ.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *должностные инструкции персонала на борту, вовлеченного в СУБ;*
- *знание судовым персоналом* тех, *кто несет полноту ответственности и имеет связанные с СУБ полномочия, и какие функции они выполняют в СУБ.*

[*] См. сноску по комментарию к п. *2.2* МКУБ.

Параграф 3.3 МКУБ

МКУБ, п. *3.3* *Компания несет ответственность за обеспечение того, чтобы были предусмотрены достаточные ресурсы и поддержка с берега, с тем чтобы назначенное лицо или лица могли выполнять свои обязанности.*

Назначенное(ые) лицо(а) вправе официально потребовать, чтобы высшее руководство обеспечило ресурсы, когда сочтет это *необходимым, для выполнения своих функций. Ответственность высшего руководства* заключается в *оценке предложения и принятии соответствующего решения.*

Высшее руководство Компании должно заявить, что надлежащие ресурсы и поддержка с берега будут обеспечиваться в любое время, и принять это заявление *в качестве* одного из элементов *своей политики.*

Компания должна разработать процедуры по определению ресурсов, необходимых для поддержания эксплуатационной безопасности ее *флота.*

Ресурсы могут включать: персонал, а также то, что понадобится для проведения *подготовки, учений, снабжения судов достаточным* количеством *запасных частей и запасов, и т.д.*

Компания должна выполнить оценку, чтобы убедиться, что поддержка с берега доходит до судна(ов).

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *записи о внутренних проверках, анализах управления, анализах* СУБ *капитанами, состоянии судна, отчеты о деятельности, и т.д.;*
- записи о том, как *Компания отрабатывает запросы о ресурсах.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *состояние судна, демострирующее, что необходимые ресурсы были выделены и обеспечена необходимая поддержка с берега;*
- *записи об обучении и тренировках;*
- *записи о запасных частях и оборудовании, поставленном на судно;*
- *подтверждение того, что запросы капитана о поддержке с берега были удовлетворены.*

Параграф 4 МКУБ

МКУБ, п. *4* ***НАЗНАЧЕННОЕ ЛИЦО (ЛИЦА)***

В целях обеспечения безопасной эксплуатации каждого судна и осуществления связи между компанией и находящимися на судах лицами, каждая компания, соответственно, должна назначить лицо или лиц на берегу, имеющих прямой доступ к руководству на самом высоком уровне управления. Ответственность и полномочия назначенного лица или лиц должны включать контроль за соблюдением норм безопасности и предотвращения загрязнения, связанных с эксплуатацией каждого судна, а также обеспечение предоставления достаточных ресурсов и оказания соответствующей помощи на берегу по мере необходимости.

Основа возможности для *назначенного лица выполнить требования данного параграфа* – это *прямой доступ к высшим уровням руководства Компании, которым он или она должны располагать. Эксперт должен* убедиться *не только* в том, *что такой доступ существует, но также и* в том, *что НЛ может его использовать, эффективно обеспечивая, чтобы* на суда *предоставлялись соответствующие ресурсы и поддержка с берега.*

Кодекс не определяет ни квалификацию, которую *НЛ должен иметь, ни должность, которую он должен занимать в структуре Компании*[*]*. Однако, на практике, если НЛ должен иметь какое-либо влияние на процессы принятия решения в Компании, ему нужно дать соответствующие полномочия, и* у него *должен быть персонал, а также профессиональные качества*[**]*, которые придадут ему необходимый вес в спорах за ресурсы*, особенно, когда их *недостаточно.*

Прямой доступ к высшему руководству Компании может быть официально установлен в организационных структурах, должностных инструкциях или других документах, в которых определены полномочия и обязанности. Доказательства, что такой *доступ является реальным и эффективным, могут быть получены, например, из обычных и специальных сообщений, различной корреспонденции, протоколов совещаний руководящего состава, в которых участвовал НЛ, и предпринятых* затем *действий. Это особенно важно в ожидании* того, *что суды* могут *принять* их *(в случае аварии и* иска, *основанного на требовании о прямом доступе),* а *руководство Компании знало то* же, *что* и *НЛ.*

Чтобы быть в состоянии отслеживать все *аспекты безопасности и предотвращения загрязнения* при *эксплуатации каждого судна, НЛ должен иметь знания и опыт* участия в *судовых операциях, и быть полностью информирован о системе Компании, а также ее документации. Доказательства квалификации, опыта и обучения должны быть доступны* во время освидетельствования СУБ, *чтобы подтвердить компетентность НЛ.*

Отслеживание и обеспечение связи между судном и береговой организацией может включать действия, такие как посещения судна, обзоры и анализы сообщений об авариях, опасных происшествиях и несоблюдении требований, отчетов о внутренних проверках, актов о проверках, протоколов заседаний судовых комитетов по безопасности, докладов об учениях и тренировках. Вся подобная информация должна быть надлежащим образом обработана и передана тем, кто отвечает за соответствующие области деятельности.

Обычно считается, что НЛ должно отвечать за полное администрирование документации по *системе управления, планирование и проведение внутренних проверок, а также действовать как единственный канал для всех контактов между экипажами судов и организацией на берегу. Дело обстоит не так. Лучше считать НЛ человеком, отвечающим за обеспечение наличия и правильного функционирования таких процессов,* это *– роль, которая, более вероятно, будет эффективна,* только *когда* она будет *отделена от практического осуществления.*

Функции НЛ зачастую совмещаются с другими обязанностями, *такими как технический суперинтендант или оперативный менеджер, и эксперт должен осознавать возможность* его *серьезной загруженности подобными обязанностями,* что *отрицательно сказывается на эффективности* исполнения *функций* НЛ. *Возможны также злоупотребления служебным положением. Например,* в тех случаях, когда *НЛ* будет *должно привести доводы в пользу расходов на статьи, связанные с безопасностью, будучи* при этом *менеджером, который управляет соответствующим бюджетом.*

Формулировка ряда требований Кодекса основывается на условии, что в компаниях, к которым он применим, будут разделяться роли и обязанности, что может быть невыполнимо, например, *когда единственное судно эксплуатируется* своим *владельцем-капитаном. В* Кодексе *НЛ заявлено, как береговая должность, и потому*, вроде бы, не может быть *таким капитаном.*

---

[*] В отношении квалификации, подготовки и опыта, необходимых для выполнения функций назначенного лица см. п. 4.4 настоящего документа.

[**] По экономическим соображениям далеко не каждая Компания может позволить себе иметь персонал, который бы подчинялся только НЛ. С другой стороны, как показывает опыт, эффективная работа СУБ во многом определяется личностными качествами этого человека или людей. Это, прежде всего: порядочность, добросовестность, лидерские качества, желание и умение работать с людьми (в команде), способность принять решение и нести ответственность за его последствия. Впрочем, возможно, этими качествами должен обладать каждый хороший профессионал.

Чтобы должным образом оценить менеджмент компаний, где *капитан* является *владельцем, эксперт должен понимать, что такое разделение будет возможно не всегда. Есть два подхода, которые подобные компании могут использовать, чтобы обеспечить* свое *соответствие требованиям Кодекса:*

1) *назначить две или более ролей одному и тому же человеку, или*
2) *нанять внешних подрядчиков для исполнения функций назначенного лица.*

Независимо от решений, которые *примет Компания, эксперт должен интересоваться* тем, *эффективно* ли *обеспечены эксплуатационные и административные аспекты* ее *управления, а не* тем, в какой мере они *совпадают с организационной структурой, подразумеваемой текстом Кодекса. Например, являются* ли *эффективными выполненные анализы системы управления, выявлены ли ее недостатки, проанализированы* ли они *и исправлены, даже несмотря на то, что всем процессом может управлять* один *капитан?*

Владелец-капитан может действовать как НЛ при условии, что он сможет продемонстрировать, что аспекты безопасности и предотвращения загрязнения при *эксплуатации его судна отслеживаются эффективно. Как владелец, он* является *наивысшим уровнем управления, он* же *отвечает за выделение соответствующих ресурсов и может обеспечить надлежащую поддержку с берега, например, устанавливая связи и договоренности на случай непредвиденных обстоятельств с агентами или иными третьими сторонами.*

Если Компания решила нанять внешних подрядчиков, необходимо рассмотреть ряд дополнительных факторов[*], а именно*:*

1) *прозрачность договорных отношений с подрядчиком, включая любые обязательства, налагаемые на Компанию;*
2) *основания, по которым был сделан выбор того или иного подрядчика;*
3) *способность подрядчика выполнить возлагаемые на него функции;*
4) *своевременность, частота, полнота и эффективность взаимодействия между подрядчиком и Компанией.*

Возможно, данная Компания будет *не единственным клиентом данного контрагента, а предоставление подобных услуг* будет, *возможно, не единственной деятельностью* этого *подрядчика. Поэтому важно убедиться* в том, *что этот подрядчик тратит достаточное* количество *времени и ресурсов для выполнения своих обязательств перед данной Компанией, и что Компания способна связаться с этим подрядчиком, если необходимо.*

В некоторых случаях судно может *быть единственным "участком" Компании, и* данная *мера предосторожности* может *быть необходима для дистанционного дублирования компьютерных систем и файлов, а также сохранения на берегу копий важных документов в бумажном виде.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *описание обязанностей, полномочий и линий связи;*
- *собеседования с целью определить понимание функций и особенностей НЛ;*
- *доказательства отслеживания аспектов безопасности и предотвращения загрязнения при эксплуатации судна, такие как анализ отчетов о проверках, авариях, опасных происшествиях, несоблюдении требований, и т.д.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *собеседования с целью определить понимание функций и особенностей НЛ;*
- *способы связи;*
- *сообщаемые требования.*

[*] Сформулированные здесь относительно подрядчиков положения вполне применимы и к компаниям, в осуществлении СУБ которых не формально участвуют так называемые «субподрядчики», см. комментарии к п.п. *2.2* и *3.2* МКУБ.

Параграф 5.1 МКУБ

МКУБ, п. *5* ***ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПОЛНОМОЧИЯ КАПИТАНА***

МКУБ, п. *5.1* *Компания должна четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана в отношении:*

.1 *реализации политики компании в области безопасности и защиты окружающей среды;*

.2 *побуждения экипажа к соблюдению этой политики;*

.3 *издания соответствующих приказов и инструкций в ясной и простой форме;*

.4 *проверки выполнения предъявляемых требований; и*

.5 *периодического* пересмотра СУБ и передачи сообщений о недостатках СУБ береговым службам управления.*

Компания с учетом своей структуры, типа и способа *эксплуатации судов должна определить и документировать обязанности и методы,* посредством которых, как *предполагается, капитан* сможет *выполнить эти функции.*

Ответственность капитана в широком смысле может содержаться в любой части документации системы.

Как показывает опыт, обычно она описывается в том разделе Руководства по управлению безопасностью компании, который посвящен капитану. Если структура этого документа четко воспроизводит структуру Кодекса, капитану должен быть посвящен пятый раздел Руководства по управлению безопасностью.

Параграф 5.1.1 МКУБ

МКУБ, п. *5.1* *Компания должна четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана в отношении:*

.1 *реализации политики компании в области безопасности и защиты окружающей среды;*

*"**Реализация политики в области безопасности и защиты окружающей среды**" на борту является ответственностью капитана* судна. *Ее эффективное выполнение может быть подтверждено удовлетворительными* результатами *проверки различных судовых служб.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *сообщения об авариях, опасных ситуациях и невыполнении требований, об ущербе / загрязнении и последующие действия Компании.;*
- *доказательства,* подтверждающие, *что заседания комитета по безопасности, учения по тревогам, обучение по вопросам, связанным с безопасностью, проводятся эффективно и в соответствии с планами.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *наличие политики на видных местах;*
- *понимание политики лицами командного состава и экипажем, проявленное в ходе опросов;*
- *сообщения об авариях, опасных ситуациях и невыполнении требований, об ущербе / загрязнении;*
- *доказательство обеспечения безопасных условий работы и техники безопасности.*

* Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ ИМО MSC.273(85).

Параграф 5.1.2 МКУБ

МКУБ, п. *5.1* *Компания должна четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана в отношении:*

...

.2 побуждения экипажа к соблюдению этой политики;

*"**Побуждения экипажа**" капитан сможет достичь, объясняя* членам экипажа, *какую* они *могут извлечь личную пользу из осуществления политики и положительного восприятия* своей *сопричастности* к ней.

Это может быть достигнуто путем бесед *капитана или уполномоченного* им *лица старшего командного состава (например, при посадке, в ходе учебы или учений по тревогам) с членами экипажа, которые должны участвовать в осуществлении целей Компании и непрерывном совершенствовании системы управления безопасностью.*

Наличие *побуждения у экипажа может быть установлено путем собеседований* с членами экипажа.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе и на судне, могут включать:

- *доказательства,* подтверждающие, *что заседания комитета по безопасности, учения по тревогам, обучение по вопросам, связанным с безопасностью, показ фильмов по безопасности, осуществляются эффективно и в соответствии с планами;*
- *доказательства,* подтверждающие, *что для дальнейшего содействия побуждению экипажа организуется проведение обсуждений, лекций, конкурсов по безопасности, предоставление вознаграждений за безаварийную эксплуатацию и т.п.*

Особенно эффективным «в отношении ... побуждения», как показывает опыт, является практикуемое некоторыми компаниями участие капитана в определении размеров вознаграждений отдельным членам экипажа, в частности, за безаварийную эксплуатацию своего судна.

Параграф 5.1.3 МКУБ

МКУБ, п. *5.1* *Компания должна четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана в отношении:*

...

.3 издания соответствующих приказов и инструкций в ясной и простой форме;

Примеры объективных доказательств на борту судна можно найти в *книге приказов капитана и журнале распоряжений на ночную вахту.*

Параграф 5.1.4 МКУБ

МКУБ, п. *5.1* *Компания должна четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана в отношении:*

...

.4 проверки выполнения предъявляемых требований; и

Капитан вправе поручить проверку лицам командного состава, но остается ответственным за обеспечение применения методов, определенных и записанных Компанией.

Чек-лист может быть полезен капитану для проверки соблюдения установленных требований по действиям / деятельности, осуществляемым членами экипажа.

Эксперт может проверить, как выполнены эти действия на борту путем непосредственного наблюдения и/или опроса членов *экипажа.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *используемый капитаном чек-лист по проверкам;*
- *подтверждение при проверке капитана, что различные требования системы управления безопасностью, такие как* ведение *судового журнала, журнала учета нефтяных операций, записей об учениях, расчеты остойчивости,* составление *плана рейса, выполнены.*

Параграф 5.1.5 МКУБ

МКУБ, п. *5.1 Компания должна четко определить и оформить в виде документов ответственность капитана в отношении:*

...

.5 периодического пересмотра СУБ и передачи сообщений о недостатках СУБ береговым службам управления.*

Капитан, как лицо, несущее ответственность за все, что происходит *на борту, должен информировать Компанию всякий раз, когда в СУБ* обнаруживаются *недостатки, относящиеся к эксплуатации судна.*

Информация о недостатках СУБ должна, по возможности, включать предложения о корректирующих действиях и рекомендациях по улучшению СУБ.

Эксперту следует полагать, что Компания определила, когда и как капитан будет *выполнять анализы СУБ на борту судна**.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *доказательства,* подтверждающие, *что анализ СУБ капитанами был получен с судов в пределах оговоренного периода времени (не превышающего года);*
- *доказательства,* подтверждающие, *что такие результаты анализа капитанами, полученные с судов, были изучены, проанализированы, и, если необходимо, были предприняты требуемые последующие действия;*
- тот факт, что *все вопросы программы анализа СУБ капитаном отражены;*
- тот факт, что *анализ СУБ капитаном дает ясную картину* относительно *ее внедрения на борту, и что необходимые предложения / усовершенствования СУБ отражены в нем.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *доказательства,* подтверждающие, *что анализ СУБ капитаном был отправлен в офис Компании в пределах оговоренного периода времени (не превышающего года);*
- тот факт, что *все вопросы программы анализа СУБ капитаном отражены;*
- тот факт, что *анализ СУБ капитаном дает ясную картину* относительно *ее внедрения на борту, и что необходимые предложения / усовершенствования СУБ отражены в нем;*
- своевременные последующие и ответные действия, предпринятые Компанией по вопросам, поднятым в таком анализе.

* Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ MSC.273(85).

** Некоторые компании допускают оформление такого анализа после того, как капитан списался с судна, выполнив свой контракт, но до окончательного расчета по нему. В этом случае анализ СУБ он может оформить и на берегу. МКУБ не запрещает подобной практики.

Параграф 5.2 МКУБ

МКУБ, п. *5.2* *Компания должна обеспечить, чтобы СУБ, применяемая на судне, содержала четкое подтверждение полномочий капитана. Компания должна установить в СУБ, что капитан обладает основными полномочиями и ответственностью для принятия решений относительно безопасности и предотвращения загрязнения, а также для обращения к компании с просьбой об оказании необходимой помощи.*

СУБ должна определить, что капитан имеет высшие полномочия и свободу действий, чтобы предпринимать любые действия, которые *сочтет необходимыми* и *наилучшими в интересах экипажа, пассажиров, судна, а также окружающей среды.*

Данное положение целесообразно оформить документально, например, в разделе Руководства по управлению безопасностью компании (судна), посвященном капитану. Причем, если этот документ не содержит английской версии текста, фразу, где оно формулируется, имеет смысл дополнительно перевести на английский язык. Это поможет упростить взаимодействие капитана с проверяющим(и) судно инспектором(ами) контроля государства порта (ИКГП).

Высшие полномочия капитана распространяются на все обстоятельства.

Эксперт должен проверить, что Компания документально определила высшие ответственность и полномочия капитана в отношении судовых операций, как указано в резолюции ИМО A.443 (XI) "Решение капитана относительно морской безопасности и защиты морской среды".

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *доказательства осуществления капитанами "высших полномочий" в рамках СУБ (если это имело место).*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *доказательства осуществления капитанами "высших полномочий" в рамках СУБ (если это имеет место);*
- результаты *проверки при собеседовании с капитаном судна того, что он понимает значение "высших полномочий" по СУБ и может принять решение относительно безопасности и предотвращения загрязнения, а также просить помощи от компании в случае необходимости;*
- тот факт, что *собеседование с капитаном подтверждает его практическое понимание своих высших полномочий по таким вопросам, как запрос о помощи буксиров, использование открытой формы Ллойда для запроса о помощи при спасении, отступление от* установленных *процедур, если* этого *требует ситуация.*

МКУБ, п. *6* ***РЕСУРСЫ И ПЕРСОНАЛ***

Параграф 6.1.1 МКУБ

МКУБ, п. *6.1* *Компания должна обеспечить, чтобы капитан:*

.1 *имел надлежащую квалификацию для управления судном;*

Квалификация капитана для командования, проверяемая Компанией перед его *назначением на судно, может быть оговорена в отношении следующего:*

1) *действия и подлинности свидетельства о компетентности (диплома), отвечающего требованиям государства флага и Конвенции ПДНВ;*
2) *предыдущего опыта работы на судне подобного типа;*
3) *сведений о деятельности, включая* полученные *от предыдущих работодателей, если* они *доступны;*
4) *дополнительных требований, установленных компанией.*

Дополнительные требования, помимо тех, что определены применимыми положениями Конвенции ПДНВ, могут относиться к квалификации, опыту и/или личностным качествам тех лиц, которых Компания направляет для работы капитанами на свои суда. Вообще-то говоря, если они отсутствуют, руководству компании не стоит рассчитывать на хорошую работу своих экипажей.

Если дополнительные требования все же существуют, эксперту следует проверить, оформлены ли такие требования в письменном виде. Контролируется ли их выполнение при назначении специалиста на должность капитана. Можно ли это подтвердить объективными доказательствами. Ведется ли мониторинг соответствия данным требованиям во время выполнения капитаном своих обязанностей, например, путем анализа поступающих с судна сообщений, а также отчетов (анализов СУБ) капитана после завершения рейса / контракта. Существенно ли за отчетный период, например, за год, изменился персональный состав лиц, назначавшихся капитанами на суда Компании. Если да, компании, возможно, следует уточнить свои дополнительные требования к капитанам и/или рассмотреть порядок и размеры оплаты их труда.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *копии свидетельств о компетентности* (дипломов) *капитана, надлежащим образом подтверждающих соответствие требованиям Конвенции ПДНВ;*
- *резюме капитана,* где указан *предыдущий опыт работы на судне подобного типа;*
- *письменно оформленные минимальные требования компании применительно к квалификации и опыту капитана.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *оригинал свидетельства о компетентности* (диплома) *капитана, надлежащим образом подтверждающего* его *соответствие требованиям Конвенции ПДНВ;*
- *постоянно действующие приказы и распоряжения на ночную вахту.*

Параграф 6.1.2 МКУБ

МКУБ, п. *6.1* *Компания должна обеспечить, чтобы капитан:*

...

.2 *был полностью осведомлен о СУБ компании; и*

*Компания должна обеспечить, чтобы капитан был "**полностью осведомлен**" обо всех требованиях, относящихся к ее политике в области безопасности и защиты окружающей среды.*

Эксперт должен полагать, что капитан продемонстрирует свои знания СУБ в ходе собеседования на борту. С этой же *целью эксперту могут продемонстрировать записи о* его *участии в регулярных встречах с руководством Компании, присутствии на семинарах или учебных сборах по СУБ.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *записи об аттестации капитана и доказательства их контроля и оценки со стороны Компании;*
- *записи о регулярных инструктажах по СУБ, проводимых в Компании с капитанами;*
- *периодические анализы СУБ капитанами, выполненные для Компании.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *знания, оцененные путем собеседования, процедур по безопасности, связанных с СУБ Компании, и совещаний по системе управления безопасностью, если применимо.*

Параграф 6.1.3 МКУБ

МКУБ, п. *6.1* *Компания должна обеспечить, чтобы капитан:*

...

.3 *получал необходимую поддержку для безопасного выполнения своих обязанностей.*

Путем собеседования эксперт должен *убедиться, что капитан получает полную поддержку для выполнения своих обязанностей по реализации политики Компании в области безопасности и защиты окружающей среды. Доказательством такой поддержки может быть* то, как *Компания отвечает на запросы, направлявшиеся капитаном.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе и на судне, могут включать:

- *переписку по анализу и обратной связи с компанией, совещаниям по безопасности;*
- факты, подтверждающие *своевременность реагирования Компании на запросы капитана о технической поддержке, запасных частях, устранении недостатков, дополнительном обучении персонала, помощи в чрезвычайных обстоятельствах, и т.д.;*
- *предпринимаемые Компанией меры предосторожности в отношении недостатков, указанных в актах передачи дел капитанами.*

Параграф 6.2 МКУБ

МКУБ, п. *6.2* *Компания должна обеспечить, чтобы каждое судно было укомплектовано квалифицированными, дипломированными и годными в медицинском отношении моряками согласно международным и национальным требованиям.*

*"**Требования по укомплектованию … моряками**" описываются в нормативных документах Администрации флага и могут быть ужесточены, при необходимости, Компанией. Стандарты по дипломированию и подготовке конкретных судовых должностей для дипломируемого и не дипломируемого персонала описаны в Конвенции ПДНВ, с поправками. Компании должны быть известны такие требования с учетом типа(ов) и способа эксплуатации судов.*

Принципы минимального безопасного комплектования экипажа судна и форма Документа о минимально безопасном составе экипажа представлены в Резолюции ИМО A.1047(27).

*"**Квалифицированными … моряками**"* Компания *может быть обеспечена, приняв политику по подбору экипажа (например,* путем *оценки резюме, информации с прежних мест работы, собеседований), отбору персонала (например, через систему аттестации) и, в максимально возможной степени, персонала, уже известного Компании.*
Компания должна иметь в наличии систему для того, чтобы подбирать персонал, особенно если получает его *через крюинговое агентство. В таком случае можно ожидать процедуру, детализирующую, как реализуется процесс подбора* экипажа такой, *чтобы выполнялись* положения *Конвенции ПДНВ, с поправками.*
Когда найм или подбор экипажа проводится через крюинговое агентство, Компания должна иметь процедуры для проверки соответствия деятельности такого *агентства политике Компании.*
Можно ожидать, что *процедура конкретизирует* порядок *осуществления процесса найма / подбора* экипажа.

*"**Медицинская пригодность**", как предписано поправками к Конвенции ПДНВ, должна подразумевать, что существует и осуществляется разумная политика* в этой области. *Доказательствами такой политики* могут *служить сертификаты или подтверждения в книжках моряка, а также* записи о прохождении *членами экипажа медицинского освидетельствования в сроки, установленные Администрацией флага.*

Некоторые компании имеют свои собственные медицинские подразделения, обеспечивающие медицинское освидетельствование поступающих на работу, а также действующих сотрудников. При всех достоинствах такой политики она *не всегда выявляет медицинские проблемы, которые могут существовать у члена экипажа, поступающего на судно.*

Некоторые Компании установили официальную политику, а также порядок контроля экипажа в отношении *наркотиков и алкоголя. Такая политика является методом, который может помочь Компании обеспечить медицинскую пригодность судового персонала для несения вахты на повседневной основе. Если она существует, эксперту следует учесть такую деятельность при освидетельствовании.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *письменные процедуры набора сотрудников и минимальные требования к их квалификации;*
- *резюме сотрудников удовлетворяющие таким минимальным требованиям;*
- *установленные и документированные процедуры Компании для отслеживания сроков действия сертификатов, если применимо.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- тот факт, *что судно укомплектовано согласно минимально безопасному составу экипажа, требуемому* государством *флага*[*];
- *рабочие дипломы лиц командного состава, если применимо, надлежащим образом подтвержденные* государством *флага;*
- *действующие дипломы и сертификаты, отвечающие конкретному(ым) типу(ам) судна в соответствии с Конвенцией ПДНВ;*
- *действующие сертификаты о медицинской пригодности и акты медицинского освидетельствования, если применимо.*

Параграф 6.3 МКУБ

МКУБ, п. *6.3* *Компания должна установить процедуры, обеспечивающие должное ознакомление персонала и персонала, переведенного на новые должности, связанные с безопасностью и защитой окружающей среды, с возложенными на него обязанностями. Должны быть определены, оформлены в виде документов и предоставлены экипажу инструкции, с которыми необходимо ознакомиться до выхода в море.*

В соответствии с положениями Конвенции *ПДНВ Компания должна предоставить капитану каждого судна, на которое* она *распространяется, письменные инструкции, устанавливающие политику и процедуры, с помощью* которых будет *обеспечено, чтобы всем вновь поступающим на судно морякам предоставлялась разумная возможность ознакомиться с судовым оборудованием, рабочими процессами и другими мерами, необходимыми для надлежащего выполнения* ими *своих обязанностей, прежде чем* они будут *назначены на такие должности.*

***"Новые должности"** применительно к судовому персоналу могут включать иное судно, другую работу или перемещение по службе.*

***"Инструкции, с которыми необходимо ознакомиться"** – это те, которые ясно определяют роль* каждого *члена экипажа в рамках судовой организации и обеспечивают* его *подготовку до назначения на судовую должность. Эти инструкции могут включать обязанности члена экипажа,* его *полномочия и взаимосвязи с другими* лицами, *вовлеченными в СУБ.*

---

[*] Эксперту следует поощрять практику, в соответствии с которой число моряков на судне будет больше, чем это указано в его Документе о минимально безопасном составе экипажа, например, за счет дублеров и/или практикантов. Это, во-первых, означает, что Компания заботится о подготовке новых специалистов, возможно, даже для себя. А во-вторых, лишних «рабочих рук» на судне не бывает.
Ограничением сверху по общему количеству людей на судне может быть либо число посадочных мест в спасательных средствах с одного борта, либо число мест в жилых помещениях этого судна, в зависимости от того, что меньше.

*"**Инструкции … до выхода в море**" могут включать расположение и обязанности по спасательным* средствам, а также *по пожарной тревоге и делать доступными ссылки на конкретные дополнительные материалы, связанные с требованиями по безопасности из Руководства по обучению,* предписанного Конвенцией *СОЛАС.*

Данные сведения на отечественном флоте обычно принято указывать в так называемых каютных карточках, которые составляются на каждого члена экипажа.

"Ознакомление" – это *процесс, который позволяет человеку, впервые поступающему на судно или получившему новое назначение, ознакомиться с этим судном, его механизмами, системами, оборудованием и* способами их *эксплуатации. Ознакомление можно осуществить, например путем:*

1) *работы в качестве дублера;*
2) *получения инструкций, с которыми необходимо ознакомиться, на языке, понятном моряку;*
3) участия в *семинарах на берегу, финансируемых промышленностью или Компанией;*
4) *наблюдения* за действиями *на борту, пока судно находится в порту;*
5) использования *наглядных пособий, таких как видеофильмы, справочники и инструкции по эксплуатации.*

Выбор и уровень детализации для помощи при ознакомлении будет зависеть от индивидуального опыта и будущих должностных *обязанностей. Если до выхода в море конкретные люди требуют* более *серьезного ознакомления со* своими *обязанностями, Компания должна конкретизировать такие требования и разработать соответствующий план* ознакомления. *Примером* тому *может* служить способ *ознакомления с оборудованием мостика или машинного отделения.*

Система ознакомления должна применяться также к новому или перемещаемому береговому персоналу, если в его обязанности входят вопросы *безопасности и предотвращения загрязнения. Это*, в частности, *относится к суперинтендантам,* если они *не знакомы с* тем *типом судна,* который *эксплуатируется Компанией.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- оформленную в виде *документа программу обучения членов экипажей;*
- *записи по семинарам и курсам обучения;*
- *доказательства оценки Компанией проведенной аттестации.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *полученные путем опросов и, если возможно, наблюдения за действиями членов экипажа доказательства* того, *что они надлежащим образом понимают судовые процедуры СУБ (примеры:* порядок *допуска к работе,* использования *чек-листов по бункеровке*[*]*, и т.д.);*
- *корректное выполнение учений, как того требуют положения Конвенции СОЛАС, Руководства по СУБ, Плана SOPEP, и т.д.;*
- *чек-листы по ознакомлению, должным образом заполненные обучающим и обучающимся.*

Параграф 6.4 МКУБ

МКУБ, п. *6.4* *Компания должна обеспечить, чтобы весь персонал, связанный с СУБ компании надлежащим образом понимал соответствующие правила, кодексы и руководства.*

Компания должна иметь план обеспечения всего персонала, причастного к безопасности и предотвращению загрязнения, информацией относительно обязательных требований соответствующей(их) Администрации(й), а также применимых кодексов и руководств.

[*] Допуски к выполнению опасных работ и действия по бункеровке должны быть надлежащим образом документированы.

Эта информация может быть доведена путем:

6) *письменных инструкций;*
7) *описания должностных обязанностей;*
8) *официальных обсуждений с представителями Компании.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *библиотеку компании, полную, управляемую и актуализированную;*
- *процедуру управления и актуализации нормативной библиотеки Компании.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *судовую техническую библиотеку, полную, управляемую и актуализированную;*
- *процедуру управления и актуализации технической библиотеки на судне;*
- *оцененное путем собеседований понимание членами экипажа норм, правил, кодексов и руководств.*

Параграф 6.5 МКУБ

МКУБ, п. *6.5* *Компания должна установить и обеспечить соблюдение процедур для определения любой подготовки, которая может потребоваться для обеспечения СУБ, а также обеспечить такую подготовку всего соответствующего персонала.*

Компания должна определить специалиста(ов), на берегу и на борту, отвечающего(их) за определение потребностей в обучении персонала*, *соответствующих поставленным задачам с учетом следующих факторов:*

1) *предыдущего образования и опыта;*
2) *необходимого профессионализма в эксплуатации оборудования;*
3) необходимости *ознакомления с новым оборудованием;*
4) необходимости *ознакомления с оборудованием при переходе на иной тип судна;*
5) *учений по тревогам;*
6) *результатов внутренних проверок.*

Обучение может сопровождаться использованием визуальных пособий таких, как видеофильмы, руководства и инструкции по эксплуатации, или может осуществляться *под непосредственным наблюдением наставника.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *план обучения персонала в Компании и на судне;*
- *записи об учениях и обучении персонала на берегу.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *записи об учениях и тренировках;*
- *доклады о внутренних проверках.*

Параграф 6.6 МКУБ

МКУБ, п. *6.6* *Компания должна установить процедуры, обеспечивающие получение судовым персоналом соответствующей информации о СУБ на рабочем языке или языках, которые он понимает.*

---

* Включая лиц, которых она собирается использовать для проведения своих внутренних проверок, см. п. *12* МКУБ.

Компания должна установить рабочий(ие) язык(и) на борту и требуемый уровень знания иностранных языков для членов экипажа.

Решение Компании относительно рабочего(их) языка(ов) на ее судне(ах) целесообразно оформить документально, например, в соответствующем разделе Руководства по управлению безопасностью (разделе 6, если этот документ разрабатывался в строгом соответствии со структурой МКУБ). Причем, если этот документ не содержит английской версии текста, фразу, где формулируется данное решение Компании, имеет смысл дополнительно перевести на английский язык. Это поможет упростить взаимодействие экипажа судна с проверяющим(и) судно инспектором(ами) портового контроля.

Детали и количество документации определяются необходимостью обеспечения понимания всем соответствующим судовым персоналом назначенных ему функций.

В отсутствии документации, переведенной на рабочий язык членов экипажа, эксперту следует искать объективные доказательства надлежащего ознакомления с системой управления безопасностью, по крайней мере, в объеме, *применимом* к конкретной должности*. Записи о* проведении *соответствующих учебных занятий должны сохраняться.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *акты внутренних проверок, технические акты, циркуляры и т.д.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *постоянные приказы, распоряжения на ночную вахту, указания по работе, расписания по тревогам, и т.д.*

Параграф 6.7 МКУБ

МКУБ, п. *6.7 Компания должна обеспечить, чтобы судовой персонал был способен эффективно общаться при выполнении им своих обязанностей, относящихся к СУБ.*

Должны быть проверены достаточность инструкций на соответствующем языке, а также обеспечение их понимания экипажем. Это может быть подтверждено наблюдением за учениями. Доказательства способности персонала судна общаться между собой *могут быть получены* путем *проверки выполнения приказов, отданных по просьбе эксперта лицами командного состава.*

Эксперт должен проверить наличие процедур, обеспечивающих эффективное общение на борту. Должны существовать соответствующие *документальные доказательства, например,* полученные *от агентств по найму при подборе моряков, а также в ходе аттестаций экипажа.* Члены экипажа, *ответственные за безопасность пассажиров в случае аварии судна должны быть способны общаться с ними эффективно.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- записи о том, *как в СУБ установлен*(ы) *рабочий*(е) *язык*(и);
- *минимальные требования Компании относительно знания языка*(ов) *членами экипажа;*
- *экземпляр(ы) судовой роли.*

---

* Очевидно, что в офисе Компании наиболее осведомленным в вопросах СУБ должно быть назначенное лицо; на судне – капитан. Будет неплохо, если в отношении СУБ матрос сможет назвать назначенное лицо и объяснить, как с ним связаться, а также своими словами изложить политику Компании в области безопасности и защиты окружающей среды. Для лиц командного состава на судне минимальный объем знаний по СУБ может быть определен, например, исходя из вопросов, представленных в п. 3.7.5 на с. 5 резолюции ИМО A.882(21).

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *способность членов экипажа понимать друг друга, оцененную путем наблюдения за их действиями в ходе учебных тревог и выполнения судовых процедур;*
- *оцененное путем опросов понимание членами экипажа признаков аварии и работоспособности на борту, а также руководств по безопасности.*

Параграф 7 МКУБ

МКУБ, п. *7* ***РАЗРАБОТКА ПЛАНОВ ПРОВЕДЕНИЯ ОПЕРАЦИЙ НА СУДАХ***

Компания должна установить порядок подготовки планов и инструкций, включая, если необходимо, перечни контрольных проверок[*], *относительно проведения основных операций на судне, касающихся безопасности персонала*[**], *судна и предотвращения загрязнения. Различные связанные с этим задачи должны быть определены и поручены квалифицированному персоналу.*

*"**Основные операции на судне**" в контексте безопасности и предотвращения загрязнения означают:*

1) *любые операции, для которых обязательными правилами и нормами предписаны требования по их выполнению или установлены требования в отношении планов, процедур, инструкций, записей и контрольных листов;*
2) операции, которые *связаны с типом конкретного судна, и могут нанести ущерб безопасности и предотвращению загрязнения, по величине больший, чем* это *допускается Компанией;*
3) операции, *для которых* существуют *рекомендации ИМО, Администраций, классификационных обществ и других организаций морской отрасли (см.* п. *1.2.3.2* МКУБ*)* в отношении *безопасной практики эксплуатации судна и безопасных для человека условий труда (см.* п. *1.2.2.1* МКУБ*);*
4) операции, *которые, по мнению Компании, могут создавать опасные ситуации, если не будут контролироваться с помощью планов и инструкций.*

МКУБ не определяет никакого специального подхода для выработки планов, инструкций и перечней контрольных проверок, и Компания вправе сама *выбирать методы,* более всего *соответствующие ее организационной структуре, судам и бизнесу.*

Методы могут быть более или менее формализованными, но они должны быть систематическими, т.е. такими, *чтобы оценка* ситуации *и ответ* на нее *были полными и эффективными. Методы идентификации Компанией основных операций на судне могут включать следующее:*

1) *собственный опыт Компании при выполнении тех операций, которые могут создавать опасные ситуации, если не будут контролироваться с помощью планов и инструкций;*
2) *обратную связь, обеспеченную такими элементами СУБ, как анализ СУБ капитаном (см.* п. *5.1.5* МКУБ*), внутренние проверки* (см. п. *12* МКУБ), *доклады о несоблюдении требований, авариях и опасных происшествиях и их анализ* (см. п. *9* МКУБ)[***]*;*
3) *формализованные систематические методы, которые Компания может использовать в качестве инструмента для идентификации угроз. Более подробно методология оценки риска приведена в* документе *МАКО "РУКОВОДСТВО ПО ОЦЕНКЕ РИСКОВ В СУДОВЫХ ОПЕРАЦИЯХ"* (A GUIDE TO RISK ASSESSMENT IN SHIP OPERATIONS).
   Перевод положений данного документа представлен в разделе 4.5 Руководства.

---

[*] Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ ИМО MSC.104(73).

[**] Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ ИМО MSC.273(85).

[***] Помимо упоминаемых здесь элементов, к обратной связи, реализуемой в СУБ, следует отнести «*передачу сообщений о любых случаях несоблюдения требований с указанием возможной причины, если она известна*», предписанную п. *10.2.2* МКУБ.

Несоответствия не должны выставляться в отношении пригодности применяемых *методов, только в отношении исполнения тех,* что были *приняты Компанией для выявления основных операций на судне.*

*"**Планы и инструкции**" включают* в себя *планы, процедуры, инструкции и перечни контрольных проверок, предназначенные для управления или содействия деятельности на судне, связанной с* его *безопасностью и предотвращением загрязнения. Когда уместно, это также должно относиться к новым типам судов.*

Примерами служат такие *обычные действия, которые если* их *выполнить неверно, могут привести* к *опасной ситуации, а именно: несение вахты, грузовые операции, дегазация, зачистка танков, плавание (в стесненных условиях), планирование рейса, предотвращение загрязнения, и т.д.*

*"**Порядок подготовки планов и инструкций**" должен иметь в качестве основной цели* обеспечение *безопасности и предотвращения загрязнения и включать, среди прочего, меры по предотвращению выявленных рисков, как установлено в п. 1.2.2.2 и п. 1.4.2 МКУБ.*

При разработке процедур следует учитывать соответствующие обязательные международные и национальные правила и нормы, а также кодексы, руководства и стандарты, применимые к типу(ам) судна(ов), охваченному(ым) СУБ. Эта информация должна актуализироваться Компанией с учетом ее опыта эксплуатации.

Процесс разработки процедур *должен обеспечить* взаимное *соответствие друг другу* конструкции, а также оборудования *судна и результатов данной деятельности.*

Если имеются одинаковые судовые процедуры для различных типов судов, необходимо четко определить процедуры, применимые для каждого судна.

От Компании необходимо получить подтверждение того факта, *что перечень* основных операций *согласуется с ее индивидуальным опытом эксплуатации* судна *и процедурами.*

В отношении применимости методов, используемых Компанией для определения основных операций на судне, несоответствия могут выставляться только *при наличии доказательств неудовлетворительного* выполнения *требований такими планами, процедурами и инструкциями.*

Одобрение порядка *выполнения операций, для которых планы, процедуры и инструкции предписаны обязательными правилами и нормами, такие как схемы борьбы за живучесть, проводится отдельно и независимо от освидетельствования по МКУБ.*

*"**Квалифицированный персонал**" означает лиц,* достаточно *квалифицированных, чтобы определить основные операции на судне и выполнить действия, предписанные планами, процедурами и инструкциями.*
При разработке планов и инструкций по основным операциям на судне особое внимание следует уделить *предотвращению* опасных ситуаций, *что требует привлечения персонала, имеющего надлежащее знание техники и/или* ее *эксплуатации, отвечающее* способам ее *эксплуатации,* принятым *Компанией.*

Эксперт не вправе предъявлять особые требования в отношении компетентности персонала Компании, выполняющего процесс анализа.

Определение задач, назначаемых достаточно компетентному персоналу, требует *серьезного рассмотрения. Для облегчения* этого *процесса могут использоваться перечни контрольных проверок* (чек - листы). *Эксперт должен предполагать, что Компания определила риски, связанные с конкретным типом* ее *судов и* их *эксплуатацией. Это должно быть документировано в какой-либо форме. Выявленные риски,* например, *могут просто быть указаны в оглавлениях.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *документированные процедуры по подготовке планов и инструкций основных операций на судне, связанных с его безопасностью и предотвращением загрязнения;*
- *документальные доказательства процесса принятия решения и его результаты.*

Эффективность процесса должна оцениваться на основании следующих доказательств:

1) *доказательства выполнения Компанией систематического анализа обязательных правил и норм, применимых к каждому типу судна, включенному в ее ДСК (см. п.п. 1.2.3.1 и 6.4 МКУБ) для определения планов, процедур и инструкций, предписанных такими правилами и нормами для типа(ов) судов, которыми эта Компания управляет.*
Такие доказательства могут включать наличие соответствующей библиотеки применимых правил и норм;
2) *доказательства систематического анализа рекомендаций, изданных ИМО, администрациями, классификационными обществами или другими организациями морской отрасли в форме кодексов, руководств и стандартов, которые Компания сочла применимыми к* ее *деятельности.*
Эти доказательства могут включать подтверждение:
- *наличия перечня таких документов;*
- *доступности таких документов лицам, отвечающим за разработку планов и инструкций по основным операциям;*
3) *оценки полноты анализа путем случайного выбора* и проверки таких *операций, для которых в обязательных правилах и нормах имеются требования в отношении планов, процедур или инструкций;*
4) *подтверждения определения Компанией своих собственных требований в отношении квалификации лиц, отвечающих за разработку планов, процедур и инструкций по основным операциям; и*
5) доказательств, подтверждающих, *что* все *это было использовано в качестве основы для систематической идентификации планов, процедур и инструкций, предписанных обязательными правилами и нормами для типа(ов) судов, которым(и) управляет Компания.*

Освидетельствование на борту судна должно включать:

1) *подтверждение путем случайного выбора какой-либо из подобных операций, что основные операции на судне контролируются. Это влечет необходимость наблюдения за операциями и подтверждения, что каждая операция выполняется в соответствии с процедурами и инструкциями, и должно включать обсуждение с членами экипажа их конкретных обязанностей, связанных с такой операцией. Случайный выбор будет зависеть от типа судна, оператора судна, имеющихся в наличии времени и персонала судна;*
2) *подтверждение наличия соответствующей библиотеки применимых правил и норм, руководств, кодексов и стандартов.*

МКУБ, п. *8 ГОТОВНОСТЬ К АВАРИЙНОЙ СИТУАЦИИ*

Параграф 8.1 МКУБ

МКУБ, п. *8.1* *Компания должна* *выявить возможные аварийные ситуации на судне и установить процедуры реагирования на них*[*].

Обычно аварийными планами рассматриваются следующие сценарии с учетом конкретных типов судов:

- *повреждение корпуса / авария* из-за *тяжелых погодных* условий;
- *неисправность главной силовой установки;*
- *отказ рулевого устройства;*
- *отказ электрической установки;*
- *столкновение;*
- *посадка на грунт / мель;*

[*] Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ ИМО MSC.273(85).

- *смещение груза;*
- *сброс / разлив груза / нефти*[*]*;*
- *затопление;*
- *пожар / взрыв;*
- *оставление судна*[**]*;*
- *человек за бортом;*
- *операции по поиску и спасению;*
- *серьезный ущерб;*
- *пиратство / терроризм*[***]*;*
- *спасательные операции с вертолетом.*

В зависимости от типа и способа *эксплуатации судна, некоторые из* указанных *сценариев чрезвычайных* ситуаций *могут быть опущены (например, смещение груза на пассажирских судах, пиратство на определенных рейсах). Однако* данный *список не является исчерпывающим, и Компания* сама *должна определить все возможные ситуации, когда следует планировать чрезвычайные обстоятельства на* ее *судне с учетом* его *типа, оборудования и рейсов.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *записи об учениях;*
- *записи о подготовке на берегу;*
- *аварийные планы.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- план *SOPEP;*
- *записи об учениях;*
- *аварийные планы.*

Параграф 8.2 МКУБ

МКУБ, п. *8.2* *Компания должна составить программы учений экипажа и учебных отработок действий в условиях аварийной ситуации.*

Для всех сценариев чрезвычайных ситуаций, *определенных Компанией (см.* п. *8.1* МКУБ*), планы учений должны быть определены Компанией.* При подготовке таких планов целесообразно принять во внимание положения Резолюции ИМО A.852(20), Руководство по структуре комплексного планирования действий в аварийных ситуациях на судне. *Они не требуют какого-либо специального формата, однако, должны содержать следующее:*

- *периодичность конкретных учений;*
- *содержание конкретных учений (например, только теоретическая подготовка или практическая отработка, сопровождаемая разбором и просмотром определенного видеофильма по безопасности);*

---

[*] По указанным ситуациям *следует давать ссылки на другие, отдельные планы чрезвычайных мер, такие как* Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (*SOPEP*) и/или Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря (*SMPEP*).

[**] Если Администрацией флага или Компанией не установлены более жесткие требования, то порядок проведения учений по оставлению судна определяется Правилом 19 Главы III Конвенции СОЛАС, с учетом разъяснений, представленных циркуляром MSC.1/Circ.1326, а также уточнений циркуляра MSC.1/Circ.1326/Corr1.

[***] По данным ситуациям *следует давать ссылки на ПОС* (План охраны судна).

- *Компания вправе установить, кто на борту будет отвечать за детальное планирование сценария учения. Кроме того, представляется более разумным, чтобы Компания обязала* свои *суда выполнять практические отработки с меньшим количеством персонала из-за «условно раненных членов экипажа», то есть дублер / заместитель должен* будет *руководить и выполнять все задачи конкретного учения;*
- *дополнительно при освидетельствовании может быть полезным понаблюдать за судовым учением по безопасности или другой практической отработкой (например, пуском двигателя спасательной шлюпки, одеванием костюма пожарного, первичными действиями в случае обнаружения в каюте огня, и т.д.).*

При проведении освидетельствования береговых подразделений Компании чрезвычайно полезным также оказывается понаблюдать за проведением учения «берег–судно» в ее офисе. Целью такого учения должна быть в первую очередь отработка деятельности берегового аварийного штаба, процедуры его сбора и способов обработки поступающей информации. При необходимости данное учение также может быть усложнено, например, вводной об условном отсутствии по объективным причинам кого-либо из членов такого штаба.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *план учений по судам, береговым подразделениям и совместным отработкам;*
- *записи об учениях и тренировках;*
- *анализ или оценку учений и отработок.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *план учений по судну и совместным отработкам с береговыми подразделениями;*
- *записи об учениях и тренировках;*
- *анализ или оценку учений и отработок.*

Параграф 8.3 МКУБ

МКУБ, п. *8.3* *СУБ должна предусматривать мероприятия, обеспечивающие способность компании в любое время реагировать на опасности, несчастные случаи и аварийные ситуации, связанные с ее судами.*

Важно, чтобы планирование действий Компании в чрезвычайных обстоятельствах на берегу и судах было последовательным и надлежащим образом согласованным.

Береговые планы действий в чрезвычайных обстоятельствах должны включать:

- *процедуры сбора соответствующего аварийного штаба Компании для ответных действий (включая меры по подмене персонала в случаях продолжительного чрезвычайного положения);*
- *состав и обязанности персонала в рамках плана действий в чрезвычайных обстоятельствах;*
- *процедуры / перечни контрольных проверок, и т.п. применительно к типу аварии, которые смогут помочь судну действовать в чрезвычайных обстоятельствах систематично;*
- *доступные контактные телефоны на судне, подробные сведения о судне, планы, информацию об остойчивости и грузе, а также оборудовании по безопасности и защите окружающей среды, имеющихся на борту;*
- *подробности и контактные телефоны всех относящихся к делу сторон, включая субподрядчиков, администрации, государства порта, аварийные службы классификационного общества, и т.д., всех* лиц, *кого, нужно уведомить и с кем проконсультироваться;*
- *процедуры по последующему уведомлению и связи с родственниками судового персонала;*
- *также могут быть включены процедуры по выпуску информационных бюллетеней и ответам на запросы СМИ.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *планы действий в чрезвычайных обстоятельствах;*
- *контактную информацию по всем относящимся к делу сторонам (аварийному штабу, владельцам, фрахтователям, страховщикам и т.д.);*
- *номер* телефона *для круглосуточной связи между судном и компанией;*
- *меры по взаимозамещению;*
- *чертежи конкретных типов судов.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *планы действий в чрезвычайных обстоятельствах;*
- *контактную информацию по всем относящимся к делу сторонам (аварийной партии, владельцам, фрахтователям, страховщикам и т.д.);*
- *номер* телефона *для круглосуточной связи между судном и компанией;*
- *конкретные чертежи /* схемы *судна;*
- *состояние и расположение аварийного оборудования, а также имущества для ликвидации разлива нефти.*

МКУБ, п. *9 ДОКЛАДЫ О НЕСОБЛЮДЕНИИ ТРЕБОВАНИЙ, АВАРИЯХ И ОПАСНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ АНАЛИЗ*

Параграф 9.1 МКУБ

МКУБ, п. *9.1 СУБ должна включать процедуры, обеспечивающие передачу сообщений компании о случаях несоблюдения требований, авариях и опасных ситуациях, их расследование и анализ с целью повышения безопасности и предотвращения загрязнения.*

*Записи о несоблюдении требований (*несоответствиях*), авариях, опасных ситуациях и их расследованиях, выполненных судовым персоналом и/или Компанией* в процессе *эксплуатации или* в ходе *внутренних проверок, должны быть предоставлены эксперту при освидетельствовании для демонстрации эффективного функционирования СУБ.*

Несоответствие означает наблюдаемую ситуацию, когда объективное доказательство указывает на невыполнение установленного требования. Несоответствия могут быть выявлены по результатам такой деятельности, как внутренняя проверка и внешнее освидетельствование / проверка, освидетельствования класса, проверка государства флага или порта. Несоответствие может включать невыполнение как технических, так и эксплуатационных требований.

Аварии – это *события, которые привели к непреднамеренному урону или повреждению такому, как смертельный случай или травма, загрязнение* среды *или* иной *материальный ущерб. Опасные ситуации включают потенциальные инциденты / едва не произошедшие аварии и часто определяются,* как *события, которые при несколько иных обстоятельствах могли бы привести к аварии*[*].

Эксперт должен осознавать, что терминология в сообщениях о подобных событиях может *различаться от Компании к Компании.*

Эксперту также желательно увидеть эффективное выполнение документированной процедуры, предполагающей расследование и анализ событий, упоминаемых выше. Целью расследований должно быть выявление фундаментальных причин подобных событий, а *не только* их *признаков. Задачей* расследования должно быть *совершенствование* СУБ. *Корректирующие действия должны включать и "ремонт" для непосредственного* исправления *ситуации, и меры, направленные на предотвращение либо уменьшение вероятности* ее *повторения.*

Параграф 9.2 МКУБ

МКУБ, п. *9.2* *Компания должна установить порядок действий по устранению выявленных недостатков, включая меры, направленные на предотвращение их повторения*[**].

Компания должна иметь процедуры для выполнения корректирующих действий по результатам анализа соответствующих несоответствий, аварий и опасных ситуаций, выявленных при внутренних проверках, а также в процессе эксплуатации.

---

[*] Опасную ситуацию можно определить, как ситуацию, в результате которой избежать серьезного ущерба людям, окружающей среде, судну или перевозимому грузу удалось, главным образом, по счастливой случайности.
Идентификация подобного рода ситуаций персоналом (капитаном) судна во многом субъективна, поскольку зачастую опирается на его предшествующий опыт. А т.к. серьезный ущерб отсутствует, отсутствуют и «объективные» критерии отнесения произошедшего случая к категории «опасная ситуация».
По этой причине, как показывает опыт, если сообщения об авариях, аварийных случаях / происшествиях поступают в офис компании с судов более или менее регулярно, то сообщения об опасных ситуациях, возможно, имевших на судне место, поступают крайне редко, или не поступают вовсе. Хотя практически каждый специалист, имеющий опыт проведения судовых операций, при доверительном общении подтверждает, что время от времени опасные ситуации на судах действительно возникают.
Проблема отсутствия в офисе Компании сообщений об опасных ситуациях во многом также обусловлена так называемой «культурой порицания» (см. раздел 4.2 настоящего документа), к сожалению, процветающей в отечественном судоходстве до настоящего времени. Капитан не стремится информировать береговые подразделения об опасной ситуации, имевшей место на его судне, опасаясь прослыть «недостаточно опытным», «аварийщиком» или того хуже, что по результатам ее расследования у него могут быть негативные последствия.
При освидетельствованиях береговых подразделений эксперту следует поощрять те Компании, которые **не формально** принимают меры, направленные на то, чтобы преодолеть упоминавшуюся выше культуру порицания, и чтобы капитаны не опасались информировать береговые подразделения об имевшей место на судне опасной ситуации.
Дело в том, что выявление реальных причин возникновения на судне опасных ситуаций с последующей разработкой и осуществлением мер, направленных на предотвращение их повторения или хотя бы снижение вероятности их возникновения, не может не способствовать серьезному улучшению управления безопасностью такой Компании.

[**] Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ ИМО MSC.273(85).

Экспертам следует рассмотреть эффективность процедур(ы) по осуществлению корректирующих действий. Недостаток в своевременном выполнении этих(ой) процедур(ы) *должен квалифицироваться как несоответствие. Повторяющаяся, серьезная неспособность* их(ее) *своевременного выполнения должна вести к оформлению значительного несоответствия.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе и на судне, могут включать:

- факты, подтверждающие, что *персонал знает процедуру(ы), обеспечивающую(ие) информирование, расследование, анализ и выполнение последующих действий по несоответствиям, авариям и опасным ситуациям;*
- *записи сообщений о несоответствиях, авариях и опасных ситуациях (*включая *опросы и проверку документов, таких как акты,* оформленные *классом, флагом и государством порта, медицинских книжек);*
- *записи по расследованию и анализу аварии* (аварийного случая / происшествия)*;*
- *доказательства разработки корректирующих действий, включая действия, направленные на предотвращение повторения несоответствия, аварии и/или опасной ситуации;*
- *доказательства эффективного и своевременного выполнения корректирующих действий.*

МКУБ, п. *10 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ СУДНА И ОБОРУДОВАНИЯ*[*]

Параграф 10.1 МКУБ

МКУБ, п. *10.1 Компания должна установить порядок обеспечения технического обслуживания и ремонта судна в соответствии с положениями соответствующих норм и правил и любыми дополнительными требованиями, которые могут быть установлены компанией.*

Техническое обслуживание и ремонт судна и его *оборудования должны выполняться в соответствии с процедурами, установленными Компанией. Эти процедуры должны принимать во внимание международные конвенции, нормы государств флага и порта, правила классификации, требования изготовителей,* полученную по каналам *обратной связи информацию о недостатках, повреждениях, дефектах и сбоях.*

Существует ряд допустимых систем, связанных с техническим обслуживанием и ремонтом оборудования. Выбор конкретной системы *зависит от проекта судна и подходов* к этому вопросу *Компании. Эксперту должны быть представлены документация по техническому обслуживанию и ремонту, а также записи, подтверждающие* их *соответствие с требованиями* принятой *программы технического обслуживания.*

Потребуются *объективные доказательства для подтверждения соответствия установленным требованиям по техническому обслуживанию и ремонту.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе и на судне, могут включать:

- *документированные процедуры и инструкции по повседневной работе на борту;*
- *подтверждение их выполнения при ежедневной эксплуатации судна соответствующим персоналом.*

Параграф 10.2.1 МКУБ

МКУБ, п. *10.2 Для выполнения этих требований компания должна обеспечить:*

.1 проведение инспекций через соответствующие промежутки времени;

Компания должна определить соответствующие промежутки времени и, если потребуется, обосновать их выбор.

---

[*] См. также раздел 4.3 настоящего документа.

Как часть обязанностей на судне должны проводиться *надлежаще оформляемые повседневные осмотры (*проверки) *механизмов, систем, оборудования и конструкций корпуса судна.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *судовые акты о проверке, оформленные персоналом судна и/или суперинтендантами Компании в сроки, предписанные планом технического обслуживания;*
- тот факт, что *определены критерии проверки, такие как рекомендации изготовителя; и*
- доказательства *мониторинга состояния дел по техническому обслуживанию.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *судовые акты о проверке;*
- *состояние судна; и*
- *результаты освидетельствований и проверок, выполненных иными проверяющими органами.*

Параграф 10.2.2 МКУБ

МКУБ, п. *10.2 Для выполнения этих требований компания должна обеспечить:*

...

.2 передачу сообщений о любых случаях несоблюдения требований с указанием возможной причины, если она известна;

Данная глава Кодекса относится к повреждениям, дефектам, сбоям и *недостаткам применительно к судну,* его *оборудованию и т.д. Поэтому, "несоблюдение требований" в данном контексте относится к техническому недостатку и/или неэффективности системы обслуживания,* а *не к* тому *определению несоответствия,* что *используется в процессе освидетельствований по МКУБ.*

Судовой персонал, в ходе *повседневной эксплуатации судна, должен иметь* в наличии *процедуры, обеспечивающие быстрое информирование о дефектах и* их *устранение в пределах установленного срока.*

Должна существовать система уведомления соответствующего персонала, как *на берегу,* так *и на борту о дефектах, а также о надлежащих корректирующих действиях.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *подтверждение сообщений с судна о дефектах (акты о повреждении, проверке, и т.д.);*
- *анализ сообщения о дефекте и установление его причин;*
- *анализ первопричины, если необходимо.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *сообщения о дефектах;*
- *анализ и установление причин дефекта;*
- *анализ его первопричины.*

Параграф 10.2.3 МКУБ

МКУБ, п. *10.2 Для выполнения этих требований компания должна обеспечить:*

...

.3 соответствующие действия по устранению недостатков; и

Компания должна иметь документированные процедуры по исправлению тех *дефектов, которые не могут быть быстро устранены судовым персоналом.*

Корректирующие действия должны включать такие *решения, которые смогут уменьшить* вероятность *или предотвратить повторное возникновение дефектов.*

Дефекты, которые по какой-либо причине не могут быть быстро устранены судовым персоналом (например, из-за нехватки ресурсов или материалов) или, ремонт которых может быть отложен (например, до следующего докования либо длительного отстоя судна*), а также которые не влияют на* его *безопасность и защиту окружающей среды, должны быть включены в непрерывно обновляемый перечень* (ремонтную ведомость)*, доступный на борту и на берегу.*

СУБ должна включать инструкции на тот случай*, когда персонал судна не в состоянии исправить дефект, влияющий* на *безопасность судна или защиту окружающей среды, доступными ресурсами и материалами, чтобы сообщить соответствующему лицу в Компании суть проблемы, по возможности с предложениями о корректирующих и предупреждающих действиях.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *перечень работ по техническому обслуживанию и ремонту, выполняемых на борту;*
- доказательства *контроля, мониторинга и поставки запасных частей;*
- *анализ сообщения о дефекте и установление его причин;*
- *анализ первопричины, если необходимо.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *перечень работ по техническому обслуживанию и ремонту, выполняемых на борту;*
- доказательства *контроля, мониторинга и поставки запасных частей;*
- *доказательства выполнения профилактических работ;*
- *доказательства своевременности выполнения и эффективности корректирующих действий.*

Параграф 10.2.4 МКУБ

МКУБ, п. *10.2* *Для выполнения этих требований компания должна обеспечить:*

...

.4 *регистрацию этих действий.*

Регистрация этих действий (*проверок* и *осмотров, технического обслуживания* и *ремонта,* случаев *повреждения* и *отказа, а также выполненных корректирующих действий*) *необходима* для поддержания *объективных доказательств эффективного функционирования СУБ. Такие записи могут поддерживаться в электронном виде.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе и на судне, могут включать:

- *доказательства наличия всех перечисленных выше записей.*

Параграф 10.3 МКУБ

МКУБ, п. *10.3* *Компания должна* *определить оборудование и технические системы*[*]*, внезапный отказ которых может создавать опасные ситуации. СУБ должна предусматривать конкретные меры, направленные на обеспечение надежности такого оборудования и систем. Эти меры должны включать регулярные проверки резервных устройств и оборудования или технических систем, которые не используются на постоянной основе.*

[*] Изменения в переводе подчеркнутого текста обусловлены поправками, внесенными резолюцией КБМ ИМО MSC.273(85).

Проверки и обслуживание резервного оборудования, как и эпизодически используемых систем должны быть частью процедур по техническому обслуживанию Компании. Единожды идентифицированные, соответствующие тесты и другие процедуры должны быть разработаны, чтобы гарантировать надежность подобного оборудования и систем.
Примерами подобного оборудования и систем могут быть:

1) *системы сигнализации и устройства аварийного отключения;*
2) *системы подачи топлива;*
3) *грузовая система;*
4) *аварийное оборудование (АРБ, портативные УКВ и т.п.);*
5) *оборудование по безопасности (портативные газо- и CO_2 анализаторы и т.п.);*
6) оборудование, *проверяемое перед приходом и отходом* судна *(аварийный рулевой привод, генераторы, аварийные пожарные насосы, телеграфы и т.п.).*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *доказательства определения подобного оборудования;*
- *записи о его осмотрах и проверках.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *записи о проверках и осмотрах* подобного оборудования;
- *доказательства возможности проверки, использования и обслуживания подобного оборудования для обеспечения его надежности;*
- *состояние соответствующего оборудования.*

Параграф 10.4 МКУБ

МКУБ, п. *10.4 Инспекции, упомянутые в пункте 10.2, а также меры, упомянутые в пункте 10.3, должны включаться в текущее обслуживание и ремонт судна в период эксплуатации.*

В процессе эксплуатации судовых технических средств и конструкций корпуса на отечественном флоте применяются несколько систем технического обслуживания (ТО). Их принято называть:

- «плановое» или «регламентное», когда работы по техническому обслуживанию – осмотры, проверки и другие предписанные работы выполняются в строгом соответствии с заранее составленным графиком, так называемым планом-графиком ТО;
- «по фактическому состоянию», когда необходимые работы, например, моточистки, проводятся с учетом фактического состояния объекта ТО, например числа отработанных часов, так называемой «наработки»;
- «комбинированное» или «смешанное», в зависимости от обслуживаемых объектов сочетающее в себе первые два типа.Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- отсутствие замечаний по техническому состоянию судна(ов), его(их) оборудованию и снабжению в актах проверок портовыми властями;
- документы, определяющие порядок проведения (например, планы-графики) и ответственность (так называемые «заведования») конкретных судовых специалистов за использование и техническое обслуживание, а также ремонт судовых технических средств и конструкций корпуса;
- заявки на получение необходимых запасных частей, а также средств для проведения технического обслуживания и ремонта;
- регулярные сообщения с судна(ов) о ходе проведения технического обслуживания и ремонта судовых технических средств и конструкций корпуса.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- годное техническое состояние* судовых технических средств и конструкций корпуса;
- документы, определяющие ответственность («заведования») конкретных судовых специалистов за использование и техническое обслуживание, а также ремонт судовых технических средств и конструкций корпуса;
- документы, определяющие порядок проведения технического обслуживания и ремонта судовых технических средств и конструкций корпуса, например, инструкции заводов-изготовителей по обслуживанию объектов ТО, формуляры и планы-графики с отметками о выполнении предписанных работ;
- доказательства своевременного поступления необходимых запасных частей, а также средств для проведения технического обслуживания и ремонта;
- регулярные сообщения в офис(ы) о ходе проведения технического обслуживания и ремонта судовых технических средств и конструкций корпуса.

Если это удобно Компании, все или любой из упомянутых в данном параграфе документов / доказательств / сообщений может вестись и храниться только в электронном виде.

Глава 11 МКУБ

МКУБ, п. ***11 ДОКУМЕНТАЦИЯ***

МКУБ, п. *11.1* *Компания должна установить и обеспечить соблюдение процедур контроля всех документов и данных, касающихся СУБ.*

МКУБ, п. *11.2* *Компания должна обеспечить, чтобы:*

.1 *действительные документы были доступны во всех соответствующих местах;*

.2 *изменения, вносимые в документы, проверялись и одобрялись уполномоченным персоналом; и*

.3 *своевременно изымались устаревшие документы.*

МКУБ, п. *11.3* *Документы, используемые для описания и выполнения СУБ, могут называться «Руководство по управлению безопасностью». Документация должна оформляться в том виде, который компания считает наиболее эффективным. Каждое судно должно иметь на борту всю документацию, относящуюся к этому судну.*

Хорошо разработанная и хорошо управляемая документация чрезвычайно важна для успешного функционирования и целостности системы. Она жизненно необходима для разъяснения и информирования о требованиях Компании, установления и поддержания линий связи, определения и разъяснения обязанностей и полномочий, а также для распространения культуры безопасности.

Важно помнить, что выдача свидетельства означает, что система отвечает требованиям МКУБ. При этом *нет гарантий, что* она *делает это наиболее эффективным способом* из всех *возможных. Отдельные крайне неэффективные системы* уже *получили документы*, предписанные *МКУБ! Система управления не должна создавать недопустимо большие бюрократические трудности* персоналу, *но если* все же *так происходит,* значит, ее *документация была разработана плохо и должна быть пересмотрена.*

* Годное техническое состояние объекта означает, что такой объект, несмотря на свою, возможно, не полную исправность, тем не менее, может быть использован по своему назначению.

Хотя Кодекс специально не требует, чтобы эксперт рассматривал эффективность системы, ее серьезная нераспорядительность может снизить ее эффективность и не должна им *игнорироваться. Эксперт может сделать многое, чтобы внести свой вклад в улучшение системы, выявляя дублирование, повторы, двусмысленности и чрезмерности* в документации.

Чем короче документ, тем вероятнее, что *люди прочтут его и лучше поймут. Использование блок-схем, хорошо разработанных форм и перечней контрольных проверок* (чек - листов) *может уменьшить количество и объем процедур, а сведение к минимуму перекрестных ссылок сделает правку* документа *наиболее простой.*

Важна также *открытость процессов анализа и одобрения* документов и/или поправок к ним. *Например, концентрация утверждения документа(ов)* в руках *одной пусть важной должности, скорее всего, приведет к задержкам* в их издании. *Иногда лучше утверждать документы* на *более низких уровнях, более тесно связанных с рассматриваемой деятельностью и с возможностью осуществлять* их *подписание одним или двумя* лицами. Такой подход *имеет дополнительное преимущество,* поскольку *повышает чувство собственности* у *тех, кто отвечает за* непосредственное *осуществление процедуры.*

Как внутренними, так и внешними документами нужно управлять в необходимых случаях. Если Компания в своей документации по системе управления намерена ссылаться на внешние документы, такие документы, если необходимо, должны быть доступны в надлежащей редакции.

Может быть полезным представить общую структуру документации по системе управления в виде *приведенной ниже схемы* (см. рис. 11.3[*]), с той оговоркой, *что конкретная классификация будет существенно варьироваться от одной Компании к другой. Управление может применяться* как *на уровне индивидуальных процедур (которые могут переиздаваться* по мере необходимости*),* так и *к целым руководствам (для которых накапливаются незначительные поправки, включаемые* в текст *в ходе регулярных пересмотров).*

Существует баланс, который может *быть нарушен, между жестко требуемым контролем каждого кусочка бумаги в любой сфере деятельности и чрезмерным доверием к неконтролируемым документам. Эксперт должен придерживаться разумного и практического подхода с учетом природы документа, частоты, с которой он, возможно,* будет *меняться, и* его *влиянием* на *деятельность по безопасности и предотвращению загрязнения*[**].

[*] Приведенная на рис. 1.4 "Примерная структура документации СУБ" дает представление о содержании того блока, который на представленной схеме назван "внутренняя" документация по системе управления безопасностью.

[**] Для обеспечения контроля внутренних и внешних нормативных документов, применимых к деятельности Компании, в ее документации по СУБ целесообразно предусматривать соответствующий(е) перечень(ни), где указывать, какие именно документы должны быть доступны в конкретных подразделениях и на конкретных судах Компании.
Как показывает опыт, некоторые внешние нормативные документы, например, Конвенция СОЛАС, могут иметь весьма большое количество поправок. Причем далеко не все принятые поправки оказываются применимыми для конкретного(ых) судна(ов), которым(и) управляет Компания. По этой причине здесь же можно указывать, какие именно поправки должны быть в наличии в соответствующем(их) подразделении(ях) и/или на соответствующем(их) судне(ах).
Хотя такой подход и предполагает проведение регулярного анализа применимости вновь издаваемых документов / поправок к деятельности конкретных подразделений и судов Компании, он позволяет ей экономить ресурсы, что бывает актуально, когда Компания имеет разветвленную структуру и/или большое количество судов.

Те же самые принципы контроля применимы и к документации в электронной форме[*], *только средства их реализации иные. Имеются также некоторые дополнительные соображения, такие как защита доступа, резервное копирование, антивирусная защита и* обеспечение *надежности электропитания.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе и на судне, могут включать:

- *наличие документов и поправок к ним* там, *где это необходимо;*
- *изъятие и уничтожение или хранение утративших силу документов* / поправок к ним*;*
- *надлежащий анализ и одобрение документов и поправок* к ним;
- *тщательная идентификация документов и статуса* их *пересмотра;*
- *установление правил, определяющих доступность и использование неконтролируемых документов.*

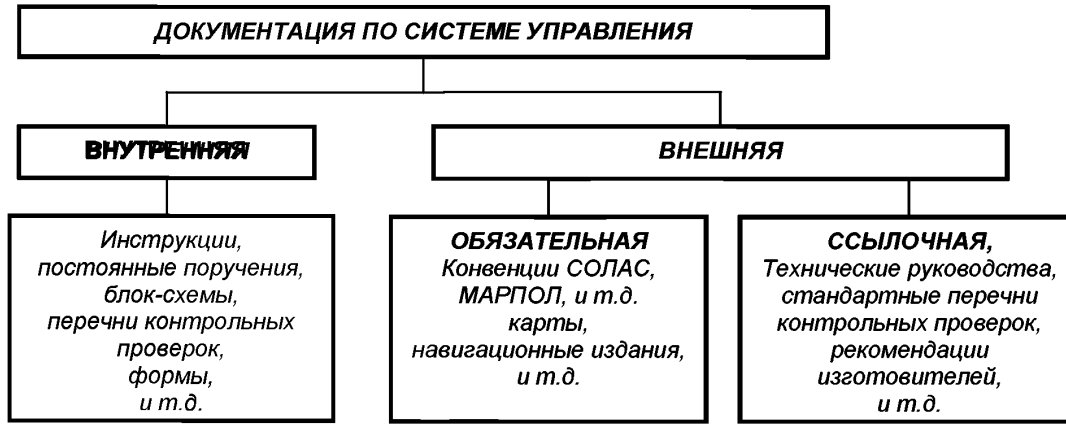


Рис. 11.3. Общая структура документации по системе управления безопасностью

МКУБ, п. *12 ПРОВЕРКА, ОБЗОР И ОЦЕНКА, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫЕ КОМПАНИЕЙ*

Параграф 12.1 МКУБ

МКУБ, п. *12.1* *Компания должна проводить внутренние* проверки *на борту и на берегу, через промежутки времени, не превышающие двенадцать месяцев*[**] *в целях проверки соответствия мероприятий в области безопасности и предотвращения загрязнения требованиям системы управления безопасностью. В исключительных обстоятельствах этот промежуток времени может быть превышен, но не более чем на три месяца.**

В официальном переводе на русский язык резолюции ИМО A.741(18) эта деятельность была названа «*внутренние ревизии безопасности*». Однако сегодня в практической деятельности ее принято называть «внутренние проверки», поэтому в дальнейшем будет использоваться именно этот термин.

[*] В отношении применения Компанией документации в электронной форме целесообразно принять во внимание положения циркуляра ИМО MSC-MEPC.2/Circ.2.

[**] Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ ИМО MSC.273(85).

Внутренние проверки важны для демонстрации эффективного функционирования и непрерывного осуществления СУБ, и на берегу, и на борту[*].
Компания обязана проводить такие внутренние проверки своих офисов на берегу и каждого из своих судов по всем элементам МКУБ и своим собственным применимым процедурам, по крайней мере, один раз каждые 12 месяцев.

Компания должна определить требования по компетентности своих внутренних аудиторов, см. также *п. 6.5 МКУБ.*

Хотя освидетельствование Компании также основано на выборочной проверке процедур, записей, корректирующих действий, осуществленных и подтверждаемых, а также опросах персонала на берегу и на борту, было бы разумным ожидать, что внутренняя проверка будет более полной, чем внешнее освидетельствование по МКУБ.

Вообще-то, **неофициально** считается, что эксперт, выполняющий «внешнее» освидетельствование по МКУБ может полагать себя хорошим специалистом, если число выявленных им несоответствий и/или наблюдений, которые могли бы способствовать улучшению работы Компании / судна[**], составляет, хотя бы, 30 % от того, что сами сотрудники Компании обнаруживают в ходе своих внутренних проверок.

Если по результатам освидетельствования СУБ выявляется обратная картина, у эксперта появляются основания, чтобы оформить еще одно «наблюдение, которое могло бы способствовать улучшению работы Компании», – относительно эффективности того, как она организовала и проводит свои внутренние проверки.

Объективные свидетельства должны подтвердить соответствие процедурам внутренних проверок Компании, продемонстрировать эффективность внедрения СУБ, непрерывное совершенствование системы управления и обязательства руководства в отношении СУБ.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе и на судне, могут включать:

- *документированные процедуры по внутренним проверкам и анализам, включая определение компетентности внутренних аудиторов;*
- *подтверждение* того, *что внутренний аудитор отвечает требованиям* Компании[***] *к* его *компетентности;*
- *копии отчетов о внутренней проверке, а также анализов капитанами и руководством;*
- *расписание запланированных внутренних проверок, на берегу и на борту судов;*
- *примеры предпринятых корректирующих действий и подтверждение* их *эффективности.*

[*] Внутренние проверки являются одной из форм обратной связи, которая может позволить системе управления работать устойчиво и эффективно. Поэтому, одной из задач именно системного характера, о которой нельзя забывать при проведении каждой внутренней проверки, является оценка (подтверждение) того факта, что отчеты, поступающие назначенному(ым) лицу(ам) с судна и/или из подразделения Компании, охваченного ее СУБ, по крайней мере, не противоречат реально осуществляемой там деятельности в отношении безопасности и предотвращения загрязнения.

[**] Отметим, что несоответствия и наблюдения, которые могли бы способствовать улучшению работы Компании / судна, в РС оформляются с помощью формы 8.1.8.

[***] В Российской Федерации действует осуществляемая учебно-тренажерными центрами подготовка специалистов морского транспорта по вопросам внедрения и поддержания систем управления безопасностью и предотвращением загрязнения в соответствии с требованиями МКУБ, см. НД № 1-0402-013-R.

Параграф 12.2 МКУБ

МКУБ, п. *12.2* *Компания должна периодически оценивать* результативность* *СУБ в соответствии с процедурами, установленными компанией.*

*Внутренние проверки и анализы** должны быть способны продемонстрировать приверженность Компании обеспечению* того, *чтобы процедуры, которые она установила,* были *внедрены, эффективны и результативны в достижении установленных целей и задач Компании.*

Такие внутренние проверки и анализы должны проводиться в офисе(ах) и на борту каждого судна по меньшей мере один раз каждые 12 месяцев. Этот период может быть уменьшен, если внутренние проверки или анализы выявляют такую *необходимость.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- наличие *процедур внутренних проверок, анализа СУБ руководством и анализов СУБ капитанами;*
- *копии* протоколов *совещаний руководства по анализу* СУБ, *анализы капитанов и отчеты о внутренних проверках.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *внутреннюю проверку, проведенную на борту судна;*
- *анализ СУБ капитаном;*
- *примеры корректирующих действий по выявленным недостаткам и подтверждение эффективности предпринятых корректирующих действий.*

Параграф 12.3 МКУБ

МКУБ, п. *12.3* Проверки *и возможные меры по устранению недостатков должны осуществляться в соответствии с процедурами, оформленными в виде документов.*

Компания должна обеспечить документирование и поддержание установленных ею *процедур для эффективной демонстрации* ее *способности провести всесторонние внутренние проверки и выявить недостатки в ходе этих проверок.*

Такие процедуры демонстрируют приверженность Компании своей СУБ, установленным задачам и целям. Внутренние проверки и выполнение корректирующих действий также иллюстрируют приверженность Компании к непрерывному совершенствованию СУБ, внедренной на борту и на берегу.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *документированные и выполняемые процедуры по проведению внутренних проверок и выполнению корректирующих действий;*
- *примеры отчетов о проверках и корректирующих действиях, подтверждающие, что процедуры Компании соблюдаются;*
- *отчеты о внутренней проверке, отражающие реальную ситуацию, и подтверждаемые внешними освидетельствованиями / проверками, например, классификационного общества, государства порта, веттинг-инспекторов.*

---

* Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ ИМО MSC.273(85).

** При проведении анализа СУБ Компании целесообразно руководствоваться положениями НД № 2-089902-001, Рекомендации по самооценке эффективности системы управления безопасностью судоходных компаний.

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- факты *поддержания установленных процедур в отношении внутренних проверок и корректирующих действий;*
- *примеры корректирующих действий или выявленных недостатков и их характер;*
- тот факт, что *отчеты о внутренней проверке отражают реальную ситуацию, подтверждаемую внешним экспертом и различными внешними освидетельствованиями / проверками, например, классификационного общества, государства порта, веттинг-инспекторов.*

Параграф 12.4 МКУБ

МКУБ, п. *12.4* *Персонал, осуществляющий* проверки, *должен быть независим от проверяемых видов деятельности, кроме тех случаев, когда это практически неосуществимо вследствие размеров и характера компании.*

Как правило "независим" означает, что персонал *не проверяет* те *области или деятельность, за которые отвечает. Данное положение является мерой против злоупотреблений служебным положением.*

Например, Назначенному лицу нельзя позволять проверять себя или свой отдел.

Аналогично на судне – нельзя позволять экипажу судна проверять себя на борту. Думается, что *этот тип проверки не будет эффективным, поскольку* эти лица *отвечают за судно и его эксплуатацию и вряд ли будут защищены своим положением* от злоупотреблений.

Например, капитан не должен проверять машинную команду, или старшего механика, проверяя палубную команду.

Если Компания, желая получить по возможности более независимые результаты внутренней проверки или по иным причинам, привлекает для ее проведения «стороннего» специалиста:

- должны выполняться требования по компетентности, установленные Компанией для своих внутренних аудиторов;
- с этим специалистом хотя бы на период проведения проверки должно быть заключено соответствующее трудовое соглашение.

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе и на судне, могут включать:

- *процедуры, детализирующие процесс проверки и назначение независимых аудиторов.*

Параграф 12.5 МКУБ

МКУБ, п. *12.5* *Результаты* проверок *и* анализов *должны доводиться до сведения всего персонала, ответственного за данный вид деятельности.*

Результаты внутренних проверок и внешних освидетельствований *должны обсуждаться на совещании руководства. На этом совещании должны принимать участие представители высшего руководства. Рассматривая результаты проверки / освидетельствования,* они *должны оценить эффективность СУБ и ее соответствие установленным целям и задачам управления.*

Кроме того, результаты проверки / освидетельствования должны быть обсуждены в рамках проверявшегося подразделения и на борту судна. Это позволит подразделению и судну понять, где нужно совершенствоваться, а где конкретные действия вполне *достигают своих целей.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *документированную процедуру по анализу* системы *управления;*
- *копии отчетов о внутренних и внешних проверках;*
- *совпадение характера несоответствий;*
- *действия, предпринятые по* результатам *анализа управления.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *копии отчетов о проведенных внутренних и внешних проверках;*
- *совпадение характера несоответствий;*
- *копии анализа СУБ капитаном;*
- *уместную информацию по анализу* системы *управления (на судне необязательна копия анализа* системы *управления).*

Параграф 12.6 МКУБ

МКУБ, п. *12.6 Управленческий персонал, ответственный за данный вид деятельности, должен своевременно принять меры по устранению обнаруженных недостатков.*

Корректирующие действия по каждому недостатку, обнаруженному в ходе любого анализа СУБ *капитаном, анализа* системы *управления, внутренней проверки* или *внешнего* освидетельствования *должны быть начаты как можно скорее.*

Своевременные корректирующие действия дают персоналу время для оценки действий, применимых к недостатку, а также определения их эффективности. Не своевременное выполнение корректирующих действий дает недостатку возможность *существовать дольше, чем необходимо, и может привести к сбою в СУБ, ее эффективности и, возможно, небезопасным последствиям.*

Корректирующие действия должны быть закончены в установленные сроки. Проверка корректирующих действий по выявленному недостатку должна обеспечить не только *наличие, но более того, эффективность предпринятых корректирующих действий.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых в офисе, могут включать:

- *документированную процедуру,* описывающую *действия Компании по идентифицированным недостаткам;*
- *определение корректирующих действий и статус[*] их выполнения;*
- *последствия корректирующих действий* в плане *обеспечения* их *эффективности.*

Примеры объективных доказательств, выявляемых на судне, могут включать:

- *статус* и характер несоответствий, выявленных* в ходе *предыдущей внутренней* проверки, *внешнего освидетельствования и анализа* СУБ *капитаном;*
- *метод подтверждения корректирующих действий на борту и его эффективность.*

МКУБ, ЧАСТЬ В – ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ И ПРОВЕРКА

В отношении проведения *освидетельствований и выдачи свидетельств, следует обратиться к части В МКУБ, "Пересмотренному руководству по осуществлению Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) Администрациями" (Резолюция ИМО* A.1022(26)*), а также "Процедурным требованиям по проведению освидетельствований на соответствие требованиям МКУБ" (ПТ № 9 МАКО[**]).*

---

[*] Например, «по несоответствию проводится расследование» «по несоответствию разрабатываются корректирующие действия», «корректирующие действия по несоответствию в процессе выполнения» «выполняется оценка эффективности корректирующих действий», «несоответствие устранено, корректирующие действия признаны эффективными» и т.п., см. также блок-схему, представленную на рис. 4.3.1.

[**] На русском языке – см. п. 4.1 НД № 2-080101-012, Руководство по освидетельствованиям систем управления безопасностью на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС).

4.1д1 Дополнение 1
Минимальная продолжительность освидетельствования

Таблица 4.1Д1 *определяет* минимальную *продолжительность освидетельствования по МКУБ с учетом* того, *что* на практике *возможны* ее *уточнения в зависимости от* конкретной *Компании или судна. Один человеко-день* составляет *8 часов. В освидетельствование не входит анализ документации. При необходимости для анализа документации следует предусмотреть достаточное время.*

Таблица 4.1Д1

	Минимальная продолжительность освидетельствования		
Компания			
малая (до 20 сотрудников)*	*–*	*1*	*–*
средняя (от 20 до 50 сотрудников)	*–*	*2*	*–*
большая (более 50 сотрудников)	*–*	*2*	*–*
** число береговых сотрудников компании, которые несут ответственность по системе управления безопасностью*			
	Первоначальное освидетельствование	*Промежуточное освидетельствование*	*Возобновляющее освидетельствование*
Судно			
Категория I *пассажирские суда, перевозящие 1500 и более пассажиров*	*2*	*2*	*2*
Категория II *пассажирские и высокоскоростные суда, перевозящие 300 и более пассажиров*	*2*	*1*	*2*
Категория III *нефтяные танкеры, газовозы, навалочные и другие грузовые суда валовой вместимостью 500 и более*	*1*	*1*	*1*
Категория IV *плавучие буровые установки (ПБУ) валовой вместимостью 500 и более*	*1,5*	*1,5*	*1,5*

4.1д2 Дополнение 2
Руководство в отношении компаний и судов, эксплуатируемых владельцами-капитанами

1. Общие положения

Цели

Имеется ряд особенностей, специфических для одного судна, управляемого *капитаном-владельцем Компании, что требует особого рассмотрения при освидетельствованиях на соответствие* требованиям *МКУБ. Цель данного* раздела *Руководства состоит в том, чтобы определить подход МАКО к оценке систем управления безопасностью подобных компаний.*

В преамбуле Кодекса говорится, что «нет двух одинаковых компаний или судовладельцев», «Кодекс основывается на общих принципах и целях», «... изложен в общих понятиях, с тем, чтобы он мог получить широкое применение», и что «краеугольным камнем хорошего управления безопасностью и предотвращения загрязнения является ... приверженность делу, компетентность, отношение к делу и мотивация лиц на всех уровнях».

Предпосылки

Капитан-владелец судна, возможно, не имеет никакой организации на берегу, и это может стать проблемой при *интерпретации Кодекса* в подобной ситуации. *Следующие разделы Кодекса гласят или подразумевают, что Компания* все же *имеет организацию на берегу:*

2.2 – политика реализуется и проводится на всех уровнях организации, как на море, так и ***на берегу****;*

3.3 – … предусмотрены достаточные ресурсы и поддержка ***с берега****;*

4 – назначенное лицо в целях …, осуществления связи между компанией и находящимися на судах лицами. И предоставления достаточных ресурсов и оказания соответствующей помощи ***на берегу*** *...*

5 – Ответственность и полномочия капитана;

5.1.5 – пересмотр СУБ и передача сообщений о недостатках СУБ ***береговым*** *службам управления;*

5.2 – … обращения к ***компании*** *с просьбой об оказании необходимой помощи;*

8.3 – … способность ***компании*** *в любое время реагировать на опасности, несчастные случаи и аварийные ситуации,* ***связанные с ее судами****;*

9.1 – передача сообщений ***компании*** *о случаях несоблюдения требований, авариях и опасных ситуациях, ...*

12 – внутренние проверки и анализы системы управления;

13 – ДСК, Документ о соответствии ***компании*** *и* ***судовое*** *СвУБ,* Свидетельство об управлении безопасностью.

Формулировка указанных требований основывается на условии, что существует разделение функций и обязанностей, которые не выполнимы для одного судна, эксплуатируемого владельцем-капитаном.

Соответствие требованиям Кодекса

Существует три подхода, которые может принять оператор или владелец-капитан одного судна, чтобы обеспечить свое *соответствие требованиям Кодекса:*

1) *назначить две или более роли одному и тому же лицу,*
2) *нанять внешних подрядчиков для выполнения, например, обязанностей назначенного лица, внутреннего аудитора или берегового системного администратора, или*
3) принять *комбинацию* из первых двух подходов.

Безотносительно избранного Компанией решения, оно должно обеспечить эффективное эксплуатационное и административное управление. Важна эффективность решения, а не расположение (на судне или берегу) вовлеченного в СУБ *персонала. Например, эффективные анализы системы управления безопасностью могут быть выполнены, а недостатки выявлены, проанализированы и исправлены, даже если всем процессом будет управлять капитан, без береговой поддержки.*

Назначенное лицо

Критическая функция назначенного лица – обеспечить, чтобы эффективно отслеживались все *аспекты эксплуатации судна,* связанные с *безопасностью и предотвращением загрязнения,* и *не факт, что Кодекс закрепляет ее за береговой должностью. Поэтому владелец-капитан может действовать в качестве назначенного лица. Владелец является наивысшим уровнем управления и поэтому отвечает за использование адекватных ресурсов и может обеспечить необходимую поддержку с берега, например, устанавливая связи и договоренности в случае чрезвычайных обстоятельств с агентами или иными третьими сторонами.*

Аварийные планы

Вовсе не специализированная организация на берегу должна обеспечить, чтобы Компания могла в любое время реагировать на чрезвычайные ситуации на борту судна. Вновь ключевым вопросом будет *эффективность решения. Планы действий в аварийных ситуациях должны перекрыть все выявленные возможные чрезвычайные ситуации. В планы должно включаться, как может быть получена внешняя помощь, т.е.* от *государственных спасательно-координационных центров, контрагентов* со *спасательными буксирами,* по *сбору разливов и т.д.*

Аварийные планы должны обеспечить, чтобы аварийные организации на берегу могли без задержек получить подробные сведения о текущем состоянии экипажа. В этот процесс могут быть вовлечены агенты в портах прихода и отхода судна.

Внутренние проверки

Кодекс нацеливает на независимость персонала при выполнении *этой функции, "кроме тех случаев, когда это практически неосуществимо вследствие размеров и характера компании". Опыт показывает, что риск неэффективности проверки увеличивается с уменьшением независимости,* поэтому *следует поощрять, когда с этой целью Компания будет нанимать внешнего подрядчика. Однако, самое важное – подтвердить, что выбранное решение эффективно, т.е. внутренняя проверка эффективна* и *обеспечивает внедрение СУБ.*

Документация

Должны быть предусмотрены положения для дистанционного дублирования компьютерных систем и файлов, а также сохранения на берегу копий важных документов. Примеры включают: актуальную судовую роль с последующими подробностями о членах *семьи, копии чартерного договора,* договоров *страхования H & M* ("Hall and Machinery"), *покрытия P & I* ("Protection and Insurance") *и т.д.*

Работа с внешними подрядчиками

Формализованные процедуры по выбору субподрядчиков не требуются, но если компания все же *использует внешних подрядчиков, необходимо рассмотреть следующие факторы:*

1) *прозрачность договорных отношений с подрядчиком, включая любые обязательства, налагаемые на Компанию;*
2) *основания, по которым был сделан выбор того или иного подрядчика;*
3) *способность подрядчика выполнить возлагаемые на него функции;*
4) *своевременность, частота, полнота и эффективность взаимодействий между подрядчиком и Компанией.*

Возможно, данная Компания будет *не единственным клиентом данного подрядчика, и предоставление подобных услуг, возможно,* будет *не единственной* его *деятельностью. Поэтому, важно проверить, что данный подрядчик отдает достаточное время и ресурсы для выполнения своих обязательств перед данной Компанией, и что* сама *Компания способна связаться с таким подрядчиком, если необходимо. Поощряется, когда подрядчик проверяется или иначе контролируется Компанией, чтобы обеспечить выполнение сформулированных обязательств.*

2. Руководство для эксперта

Элементы МКУБ 1 и 2:

Обычно цели и политика ориентируются на долгосрочные перспективы, чтобы держаться семейного управления бизнесом; т.е. капитаны-владельцы ориентируются на *людей и имеют собственный интерес в поддержании судна в превосходном состоянии (*хотя и *возможны исключения!).*

Инструкции и процедуры могут выглядеть относительно краткими, но они *должны быть вполне исчерпывающими, чтобы при этом помочь капитану и/или новым членам экипажа получить необходимую информацию о СУБ.*

Элемент МКУБ 3:

Все значимые функции капитана по *МКУБ (такие как: исполнительный директор, суперинтендант, менеджер по кадрам, назначенное лицо, должностное лицо компании, ответственное за охрану), должны быть четко прописаны. Хотя формально организация на берегу* и *не требуется, если все значимые задачи могут решаться капитаном, а необходимые контакты могут быть установлены с* борта *судна (*при этом *должны быть доступны перечни* соответствующих *контактов),* а *поддержка с берега обычно осуществляется через агентов, фрахтователей, брокеров, консультантов, страховщиков и членов семьи. Договорные отношения и роль этой поддержки должны быть определены в Руководстве* по *МКУБ.*

Капитан-владелец может действовать и как НЛ и как *исполнительный директор в одном лице, при условии, что он сможет продемонстрировать, что* все *аспекты безопасности и предотвращения загрязнения* при *эксплуатации его судна отслеживаются эффективно. Как владелец, являя* собой *высший уровень управления, он отвечает за применение необходимых ресурсов, и может обеспечить требуемую поддержку с берега, например, устанавливая связи и договоренности на случай непредвиденных обстоятельств с агентами или иными третьими сторонами.*

Элемент МКУБ 4:

Вполне приемлемо, если роль назначенного лица будет *исполняться капитаном-владельцем. Субподряд для этой должности был бы довольно затруднительным, ввиду ответственности и возможных юридических последствий едва ли какой-либо консультант будет* готов *принять* на себя *эту роль.*

Элемент МКУБ 5:

Дополнительного анализа СУБ капитаном не требуется; он будет перекрыт при реализации *элемента 12 системы.*

Подтверждение относительно полномочий капитана для самого *капитана-владельца не имеет смысла, однако такое утверждение, конечно, должно быть в наличии для возможно подменного капитана.*

Элемент МКУБ 6:

Весьма часто длительное время используются постоянные члены экипажа (выполняющие не один контракт для одного того же капитана-владельца); в таких случаях отчеты об аттестации / компетентности члена *экипажа* становятся *не обязательными – и так ясно,* как они *выполняют* свою *работу.*
Протоколы об ознакомлении должны использоваться только для новых членов экипажа.

На многих судах, эксплуатируемых капитанами-владельцами, на борту имеются *всего 2* человека, *обладающих правом нести вахту на мостике, (соответственно, 2 человека* и *для наблюдения за грузовыми операциями); таким образом, эксперт мог бы обратить особое внимание на выполнение* положений о *минимальных часах отдыха (*см. раздел *A-VIII / 1* Конвенции *ПДНВ '95). С другой стороны, подобные суда весьма часто и подолгу стоят в порту,* не выполняя *грузовые операции в вечернее время и/или* в *выходные.*

Элемент МКУБ 7:

Планы, инструкции, процедуры и перечни контрольных проверок по судовым *операциям могут быть сведены к минимуму, но должны быть достаточными в качестве руководства для подменного капитана и нового персонала.*

Элемент МКУБ 8:

Если присутствуют береговые контакты, по крайней мере, одно аварийное учение в год должно включать использование поддержки с берега.

Элемент МКУБ 9:

Хотя на практике это маловероятно, но *если капитан-владелец* все же *отчитывается перед собой о недостатках, несчастных случаях, и т.д.,* это *должно делаться в письменной форме и подвергаться анализу.*
Однако если система работает хорошо, такие *записи могут храниться в минимальном объеме.*

Элемент МКУБ 10:

Сообщения от береговых суперинтендантов, разумеется, не требуются. Однако проверки и другая *деятельность по техническому обслуживанию на борту должна быть зафиксирована.*

Элемент МКУБ 11:

В документации *должны быть положения о дистанционном дублировании компьютерных систем и файлов, а также сохранении на берегу копий важных документов в бумажном виде.*

Элемент МКУБ 12:

Внутренние проверки могут быть выполнены, например, подменным капитаном.
Однако для получения полной независимости, желательно, чтобы внутренние проверки все же *выполнялись контрагентом-третьим лицом*[*].

Оценка и анализ системы управления *могут быть объединены с внутренней проверкой (*особенно, *если соответствующее утверждение анализа* будет *осуществлено и подписано владельцем).*

3. Процесс освидетельствования

Поскольку судно является единственным "участком" Компании, эксперт должен будет провести освидетельствование офиса НА СУДНЕ. Само освидетельствование офиса может совпасть с промежуточным освидетельствованием судна, однако эксперт обязан подготовить документацию по освидетельствованию отдельно для офиса и судна.

Для офисной части освидетельствования, нужно придать акцент специфическим требованиям Кодекса, применимым главным образом к береговой организации, таким как:

- *политика в области безопасности и защиты окружающей среды;*
- *ответственность и полномочия, применимые к основным функциям, включая капитана и НЛ;*
- *процедуры, отвечающие элементу 12 Кодекса.*

[*] Квалификация такого лица должна отвечать принятым Компанией требованиям в отношении компетентности специалистов, проводящих внутренние проверки. Кроме того, хотя бы на период проведения проверки с ним должно быть заключено трудовое соглашение, в соответствии с законами и обычаями флага судна или страны его пребывания.

Если эксперт сочтет необходимым и/или это *требуется Компанией, места нахождения третьих лиц / внешних контрагентов могут быть включены* в процесс *освидетельствования.*

Документ о соответствии компании / Свидетельство об управлении безопасностью

Когда судно является единственным "участком" Компании, его нельзя давать в качестве адреса в ДСК. В этих случаях, адрес может быть домашним адресом капитана как об этом *сообщено государству флага, или кому-*либо *из агентов либо других представителей, таких как банк, адвокат или назначенное лицо,* с которым *заключено* соответствующее *соглашение.*

4.1д3 Дополнение 3
Связь между МКУБ и Конвенцией ПДНВ

Обучение

Основная часть Конвенции *ПДНВ посвящена требованиям по обучению, проверке, и дипломированию моряков. Ответственность за дипломирование моряков лежит на Администрациях флага, и не* является *ответственностью компаний. Это, несомненно, снимает с Компании ответственность за* выполнение *многих требований* Конвенции *ПДНВ.*

Компания, однако, обязана проводить соответствующую подготовку моряков. Обязанности Компании в этой связи разделяются на две категории:

1) подготовка, *связанная с дипломированием моряков; и*
2) подготовка, *связанная с обязанностями, продиктованными МКУБ.*

Категория 1:

Проверка выполнения *требований* Конвенции ПДНВ *является ответственностью Администраций флага. Администрации флага отвечают за предписание и подтверждение* того, что *подготовка моряка по квалификациям,* подлежащим *дипломированию,* была *выполнена в рамках системы качества. Поскольку некоторые компании могут обеспечить подготовку, необходимую для* получения *квалификации и дипломирования моряка,* в таком качестве *они подпадают под этот режим. Деятельность по данному подтверждению* также *может быть делегирована признанным организациям, но,* строго говоря, она *не подпадает под контекст деятельности,* связанной с *освидетельствованиями по МКУБ.*

Категория 2:

Данные *обязанности* уже *подпадают под режим освидетельствований, связанных с МКУБ. Они указаны в правиле 1/14* Конвенции ПДНВ, *и разделе A-1/14 Кодекса ПДНВ. Соответствующие рекомендации приводятся в разделе B-1/14 Кодекса ПДНВ, однако* они *не* являются *обязательными.* Эксперты РС *вправе полагать, что раздел B-1/14 дает "руководство* для *эксперта", отвечающее тому, с чем он может встретиться при освидетельствовании.*

Несение вахты

Компания отвечает за надлежащую организацию несения вахты. Требования *в отношении несения вахты определены в правиле VIII* Конвенции ПДНВ, *и разделе A-VIII Кодекса ПДНВ. Соответствующие рекомендации приводятся в разделе B-VIII Кодекса ПДНВ, однако* они *не* являются *обязательными.* Эксперты РС *вправе полагать, что раздел B-VIII дает "руководство* для *эксперта", отвечающее тому, с чем он может встретиться при освидетельствовании.*

Дополнительные соображения

Эксперты РС *должны понимать процесс и документирование* факта *признания дипломов, указанные в правиле I/2.5* Конвенции ПДНВ.

Эксперты РС *должны проверить наличие у моряков соответствующих дипломов, отвечающих требуемым функциям* по *аварийным ситуациям, охране труда, медицинскому уходу и выживанию. Требования для данного дипломирования детализированы в главе VI приложения к Конвенции* ПДНВ *и соответствующих разделах Кодекса ПДНВ.*

4.1д4 Дополнение 4
Разъяснение о применимости МКУБ к FPSO, FSO* и т.п.

После обсуждения специальных характеристик плавучих сооружений *подобного* типа, *группа*** *согласилась, что когда* принимается *решение о применимости* к ним положений *МКУБ, их эксплуатация должна быть оценена в отношении* одной из *следующих четырех ситуаций:*

1) Плавучее сооружение *регулярно отделяется от системы якорного позиционирования, чтобы самостоятельно перейти в порт разгрузки. В этом случае к нему применима Конвенция СОЛАС и МКУБ, а Свидетельство об управлении безопасностью ему становится необходимо после 1-ого июля 1998 года.*
2) Плавучее сооружение *способно отделиться от системы якорного позиционирования, и делает это по соображениям метеорологии или безопасности. В этих обстоятельствах может применяться* Конвенция *СОЛАС.* При таком *оператор может получить* соответствующее *изъятие от Администрации флага.*
3) Плавучее сооружение *редко, возможно, каждые пять или десять лет отделяется от системы якорного позиционирования и самостоятельно переходит в сухой док или место ремонта для освидетельствований или ремонта. В этом случае, вероятно, Администрация и оператор достигнут соглашения в отношении* тех *конкретных мер, которые будут приниматься* в подобных ситуациях.
4) Плавучее сооружение *может отделиться от системы якорного позиционирования, но не имеет никаких собственных средств* для *приведения в движение. Отсоединение происходит только* в тех случаях, *когда необходим ремонт, требующий буксировки* сооружения *на верфь для ремонта. В данном случае* Конвенция *СОЛАС и МКУБ не применяются.*

В некоторых регионах мира режим защиты безопасности может потребовать, чтобы оперирующая Компания разработала учитывающую риски систему управления безопасностью, объединяющую эксплуатацию нефтяного комплекса *в целом, включая суда. Компания, возможно, обратится к требованиям МКУБ, интегрируя существующую систему управления безопасностью, учитывающую риски, в единую документацию, которая* будет *учитывать,* в т.ч. и *требования МКУБ, дополняя* ими *те* требования, которые *установлены* исходной *учитывающей риски системой.*

Оператор также должен принять во внимание любые регулирующие требования, предписанные соответствующими властями прибрежного государства.

Однако, несмотря на эти общие указания, окончательная ответственность за решение о применимости МКУБ, лежит на Администрации *флага и прибрежных государствах.* В случае *любых сомнений оператор хранилища должен связываться с обоими государствами, чтобы добиться решения* по данному вопросу.

---

* **FSO** – Плавучее хранилище, см. п. 1.1.1 НД № 2-020201-009, Правила классификации, постройки и оборудования морских плавучих нефтегазодобывающих комплексов;
FPSO – Плавучее сооружение для добычи, подготовки, хранения и отгрузки углеводородов, там же.

** Речь идет о рабочей группе, которая занималась разработкой Рекомендации МАКО № 41 *"Руководство МАКО для экспертов по МКУБ"*

4.2 Руководство по информированию о потенциальных инцидентах

В данном разделе Руководства, если по тексту не указано иное, *курсивом с засечками* (шрифт "*Times New Roman*") выделены положения циркуляра ИМО MSC-MEPC.7/Circ.7 *"Руководство по информированию о потенциальных инцидентах".*

4.2.*1.* *Введение*

4.2.*1.1* *Компания должна расследовать потенциальные инциденты* в порядке выполнения *требований МКУБ об "Опасных происшествиях"*[*]. *Кроме* того *факта, что информирование о потенциальном инциденте является* выполнением данных *требований, оно также имеет хороший деловой и экономический смысл, потому что способно улучшить работу судна и* его *экипажа, а во многих случаях* и *уменьшить расходы. Расследование потенциальных инцидентов является неотъемлемой частью* процесса *непрерывного улучшения систем управления безопасностью. Это преимущество может быть достигнуто только* там, *где моряки* будут *уверены, что подобное сообщение не приведет к негативным последствиям. Извлечение уроков из* свершившихся *потенциальных инцидентов должно помочь улучшить работу* системы *безопасности, так как* они *могут иметь те же базовые причины, что* и реально возникающие *ущербы.*

4.2.*1.2* *В компании для наиболее полной реализации возможных выгод от информирования о потенциальных инцидентах моряки и береговые сотрудники должны понимать содержание* термина *"потенциальный инцидент", чтобы обеспечить информирование обо всех* подобных случаях. *Компания также должна определиться, как будет действовать в отношении лица, сообщившего о потенциальном инциденте, а также тех лиц, которые* окажутся в него *вовлечены. Нижеследующее руководство рекомендует, чтобы компания поощряла сообщения о потенциальных инцидентах, а также* их *расследование, исходя из подхода "культуры справедливости".*

4.2.*1.3* *Отличительным признаком "культуры справедливости" является атмосфера ответственного поведения и доверия, которая бы поощряла людей сообщать существенную информацию, связанную с безопасностью, не опасаясь негативных последствий.* Здесь, *однако,* следует *различать приемлемое и недопустимое поведение. Недопустимое поведение не может гарантировать, что человек с* такими *последствиями не столкнется.*

4.2.*1.4* *Критическим требованием* будет то, *что компания ясно определит обстоятельства, при которых она не* может *гарантировать конфиденциальность и* отсутствие *негативных последствий. Компания должна обеспечить всем заинтересованным лицам подготовку и информирование о своем подходе к "культуре справедливости"* в отношении *сообщения о потенциальном инциденте и* его *расследования.*

4.2.*2.* *Определение потенциального инцидента*

Определение с необходимыми пояснениями приводится в разделе 3.1 настоящего Руководства

4.2.*3.* *Преодоление препятствий по сообщениям о потенциальных инцидентах*

4.2.*3.1* *Существует не мало препятствий, связанных с информированием о потенциальных инцидентах. Во многих случаях о потенциальном инциденте известно только вовлеченному лицу(ам), которое(ые) решает(ют) сообщать о* нем *или нет. Некоторые из главных препятствий в информировании о потенциальных инцидентах включают опасения* последующих *обвинений, разбирательств, конфузов или юридической ответственности. Это часто наблюдается в организациях, ориентированных на культуру порицания. К другим препятствиям можно отнести отсутствие поддержки со стороны руководства компании, что выражается в благодушном отношении к существующим недостаткам, отсутствии искреннего желания заниматься вопросами безопасности*[**]*, а также практике, когда у моряков отбивают желание сообщать об инцидентах, потому что расследования таких происшествий им приходится проводить за счет своего личного времени.*

---

[*] см. раздел, озаглавленный как *"Параграф 9.1 МКУБ"* настоящего Руководства.

[**] Если в ходе освидетельствования СУБ эксперт обнаруживает у руководства Компании признаки отсутствия желания заниматься вопросами безопасности, ему следует более внимательно рассмотреть ее деятельность в отношении п. *1.2*, а также п. *3.2* МКУБ.

4.2.*3.2* *Подобные препятствия могут быть преодолены инициативами руководства, такими как:*

1) *поощрение в компании "культуры справедливости", которая* должна *распространяться,* в том числе, и *на сообщения о потенциальных инцидентах;*
2) *обеспечение конфиденциальности относительно информирования о потенциальных инцидентах, как через политику компании, так и посредством "санирования" анализов и* самих *сообщений таким образом, чтобы сведения личного* характера *(сведения, идентифицирующие персональные данные) людей, связанных с потенциальным инцидентом, удалялись и оставались конфиденциальными. Сведения личного* характера *не должны храниться после завершения процессов расследования и информирования* надлежащего персонала*;*
3) *обеспечение достаточных ресурсов* для проведения *расследования;*
4) *выполнение указаний и рекомендаций по сообщению о потенциальном инциденте. После принятия решения о выполнении или невыполнении рекомендаций по сообщению, о них необходимо проинформировать* всех, кого это касается.

Дополнительным элементом, который мог бы способствовать более позитивному отношению судового персонала к необходимости сообщать о потенциальных инцидентах, могла бы стать проработанная процедура информирования берегового персонала о подобных случаях.

Такая процедура должна разрабатываться, с учетом того обстоятельства, что любой потенциальный инцидент создает весьма серьезный стресс для каждого человека, который оказался в него вовлечен.

Поэтому данная процедура могла бы включать для начала устное, например, при помощи телефона, информирование о произошедшем потенциальном инциденте доверенного человека на берегу. Наилучшим вариантом, конечно, было бы, если бы таким человеком оказалось назначенное лицо или, что более вероятно в больших судоходных компаниях, кто-то из его сотрудников.

Сам факт подобного информирования мог бы, хотя бы частично ослабить психологический дискомфорт, который испытывает человек, оказавшийся вовлеченным в потенциальный инцидент. Кроме того, «по горячим следам» могут быть сообщены такие подробности, которые в ходе последующего расследования могут оказаться «упущенными» – человеческая память обычно не стремится хранить воспоминания о пережитых неприятностях.

Письменное сообщение об имевшем место потенциальном инциденте может быть подготовлено и направлено в офис(ы) Компании через разумный промежуток времени, например, в пределах 7 – 10 дней после устного сообщения. Такой запас времени позволил бы вовлеченным в потенциальный инцидент лицам в определенной мере успокоиться, разобраться в его возможных причинах и подготовить более или менее связное сообщение о произошедшем потенциальном инциденте.

4.2.*4. Процесс расследования сообщений о потенциальных инцидентах*

4.2.*4.1* *Как минимум, следующая информация должна быть собрана по каждому потенциальному инциденту:*

1) *Кого и что затронуло?*
2) *Что, где, когда, и в какой последовательности произошло?*
3) *Каким и насколько серьезным* мог быть *возможный ущерб?*
4) *Какова вероятность возникновения ущерба?*
5) *Какова вероятность повторения цепи событий и/или состояний, которые привели к потенциальному инциденту?*

4.2.*4.2* *Ответы на эти вопросы* позволят *определить, необходимо ли более глубокое расследование, или достаточно будет поступившего сообщения. Более глубокое расследование потребуется для тех потенциальных инцидентов, повторение которых возможно, и/или которые могли* бы *иметь серьезные последствия.*

С этой целью оформляемое на судне сообщение о потенциальном инциденте было бы целесообразно дополнить оценкой риска его повторного возникновения, см. также раздел 4.5 Руководства.

4.2.*4.3* *После* того, как *принято решение о проведении более глубокого расследования,* необходимы *последующие решения о том, персонал какого уровня* к нему *будет привлекаться, кто будет нести* за него *ответственность, и какие ресурсы* можно себе позволить *для успешного его завершения. Основные этапы расследования* должны включать в себя*:*

4.2.*4.4* ***Сбор информации о потенциальном инциденте***

Независимо от природы потенциального инцидента, основные категории данных, которые должны быть собраны, включают сведения о*: людях, бумажных документах, электронных данных, материальных объектах,* их *позиции / расположении. Эти данные крайне необходимы для обеспечения понимания того, какой, как, с кем, и, в конечном счете, почему произошел потенциальный инцидент. Сбор данных осуществляется путем опросов ключевого персонала и сбора информации о материальных объектах,* их *позициях и расположении, с использованием фотографий, видеозаписей, карт, судовых журналов или любых поврежденных частей оборудования. Кроме того, должна быть собрана информация о существующих мерах безопасности, направленных на защиту людей, общественности и эксплуатирующихся систем на борту,* оказавшихся под *воздействием данного случая потенциального инцидента.*

4.2.*4.5* ***Анализ информации***

Применение методов анализа данных помогает определить информацию, которая должна быть собрана дополнительно для ответов на еще *неразрешенные вопросы относительно потенциального инцидента и его причин. Это поможет сделать сбор дополнительных данных более эффективным. Конечная цель этой деятельности заключается в том, чтобы выявить все причинные факторы.*

4.2.*4.6* ***Выявление причинных факторов***

На этом этапе о потенциальном инциденте уже *понятно, кто? что? где? почему? и когда?* А*, кроме того, были выяснены проблемы с человеческими ошибками, корпусом / механизмами / оборудованием / снабжением и внешними факторами, которые привели к* его возникновению*. Следующий этап должен* помочь *лучше понять причинные факторы, которые привели к* возникновению *потенциального инцидента. С этой целью существуют различные методы идентификации, включая* разные способы *классификации причин. Они могут применяться для углубленного изучения, помимо самых очевидных факторов.*

4.2.*4.7* ***Разработка и внедрение рекомендаций***

Любые рекомендации должны относиться ко всем установленным причинным факторам, чтобы служить *улучшению политики, практики и процедур в организации и на судне. Осуществление соответствующих мероприятий* должно быть *ключом к устранению или снижению возможности повторного возникновения подобных потенциальных инцидентов или* же *более серьезного ущерба.*

4.2.*5.* ***Завершение расследования***

4.2.*5.1* *Завершение процесса расследования предполагает создание сообщения (краткого или подробного, в зависимости от глубины выполненного анализа и степени* выявленного *риска), а также упорядочения и хранения информации в таком виде, который способствовал бы анализу последующих (долгосрочных) тенденций.*

4.2.5.2 *Конечной целью сообщений о потенциальных инцидентах и их расследования является определение проблемных областей и выполнение соответствующих корректирующих действий, чтобы избежать потерь в будущем. Чтобы этого достичь требуется, чтобы такие сообщения создавались, распространялись, прочитывались и отрабатывались надлежащим образом. Компании призываются рассмотреть* вопрос*, следует ли распространять их информацию на более широкую аудиторию.*

4.2.*5.3* *Могут потребоваться годы, чтобы понять тенденции* в области *безопасности, и потому сообщения должны архивироваться и пересматриваться на регулярной основе. Чтобы выявлять* такие *тенденции, сообщения о потенциальных инцидентах следует рассматривать наряду с сообщениями о реально произошедших несчастных случаях или инцидентах. Необходимо быть последовательным при выявлении и классификации причинных факторов по сообщениям о несчастных случаях / инцидентах, а также потенциальных инцидентах.*

4.3 Рекомендации по управлению техническим обслуживанием и ремонтом в соответствии с МКУБ

В данном разделе Руководства, если по тексту не указано иное, *курсивом* выделены положения Рекомендации МАКО № 74 *"Рекомендации по управлению техническим обслуживанием и ремонтом в соответствии с МКУБ".*

ВВЕДЕНИЕ

МКУБ определяет, что оператор судна ("Компания") *отвечает за* то, *чтобы обеспечить эксплуатацию судна, безопасную и не загрязняющую* окружающую среду. *В частности Компания должна обеспечить, чтобы корпус, механизмы и оборудование судна поддерживались и эксплуатировались в соответствии с применимыми правилами и нормами и любыми дополнительными требованиями, которые могут быть установлены Компанией.*

Это может быть достигнуто только, если высшее руководство Компании строго *выполняет* свои *обязательства по привлечению необходимых ресурсов, включая надлежащим образом квалифицированные и компетентные экипажи.*

Хорошо разработанная и эффективно осуществленная система менеджмента технического обслуживания и ремонта не только помогает Компании достигать цели в области *безопасности и предотвращения загрязнения, установленные МКУБ, но также является благоразумным вложением в защиту весьма ценного имущества.*

Менеджмент технического обслуживания и ремонта на судне зачастую рассматривается как чисто технический вопрос, не связанный каком-либо образом *с безопасностью и предотвращением загрязнения и* находящийся *исключительно в компетенции персонала*, занимающегося *техникой. В результате техническое обслуживание на судне оказывается наименее разработанным и самым слабым элементом во многих системах управления. Это увеличивает риски для персонала, материальных ценностей, а также окружающей среды, и может привести к существенным затратам, связанным с ремонтами и эксплуатационными простоями. Оно не только ставит под угрозу* положительные результаты *освидетельствования по МКУБ, но также увеличивает риск задержания судна контролем государства порта. (Из всех случаев задержания контролем государства порта, заявленных как недостатки в системах управления безопасностью судов, в сравнении с любым другим пунктом МКУБ более всего ссылок на* его *техническое обслуживание и ремонт).*

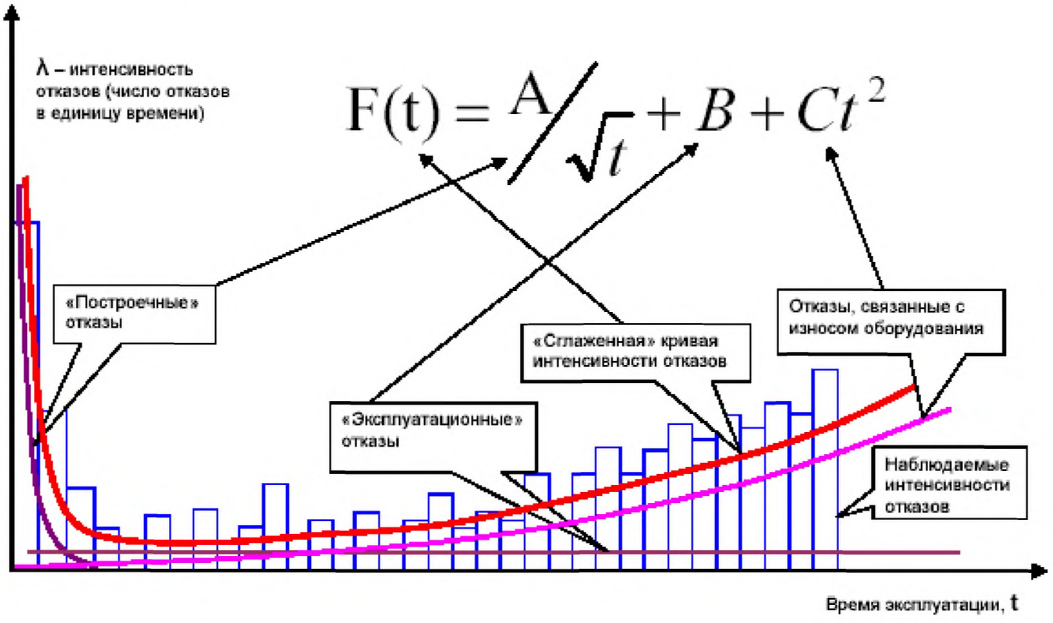
Целью данной части *документа будет помощь операторам судов в* обеспечении *соответствия требованиям МКУБ в части технического обслуживания судна, а также предоставление рекомендаций по разработке и совершенствованию систем менеджмента технического обслуживания, путем формулирования принципов, из которых они должны исходить, и выявления их фундаментальных элементов.*

Хотя здесь и содержатся советы, на что следует акцентировать внимание внешним экспертам, компаниям не следует создавать системы с единственной целью выполнить именно их. *Цель должна состоять в том, чтобы обеспечить безопасную и надежную эксплуатацию судна и его оборудования, соответствующую всем применимым требованиям. Как этого достигнуть, будет зависеть от размера и сложности Компании, а также типов судов, которыми она управляет. Система может быть полностью электронной, основанной только на бумажном документообороте либо сочетанием* этих *подходов, а уровень надзора с берега будет варьироваться от одной организации к другой. Имеет значение лишь то, что система работает, и что работает она так, как это более всего удобно Компании. Если это наблюдается,* такая *система не* должна *представлять угрозы в смысле освидетельствования компании по МКУБ.*

---

* Определение термина "Компания" – см. п. *1.1.2* МКУБ.

К сказанному можно добавить следующее. На рис. 4.3 представлено типичное изменение во времени интенсивности отказов, наблюдаемых за время эксплуатации некоего сложного технического объекта*, каковым, в частности, является



судно.

Рисунок 4.3 Типичное изменение интенсивности отказов сложного технического объекта

Высота столбцов на представленной диаграмме, они обозначены на рис. 4.3 синим цветом, пропорциональна числу отказов (сбоев / дефектов / повреждений / неисправностей), которые на рассматриваемом объекте наблюдались в соответствующие промежутки времени (за неделю / за декаду / за месяц / за квартал / за полугодие / за год).Данную «столбчатую диаграмму» наблюдаемых интенсивностей отказов можно «сгладить» с помощью кривой, представленной на рис. 4.3 красным цветом, см. также соответствующую выноску. За форму эту кривую в теории надежности иногда называют «ванной» интенсивности отказов.

Сглаженная кривая F(t), наблюдаемых интенсивностей отказов, может быть представлена в виде суммы трех составляющих, имеющих несложное аналитическое выражение и достаточно прозрачную интерпретацию:

$$F(t) = A/\sqrt{t} + B + Ct^2 ,$$

* Не всякую систему, состоящую из большого количества элементов, можно считать «сложной». Любая система имеет определенный набор функций.
Сложная система дополнительно должна обладать свойством живучести в отношении некоторых из выполняемых ею функций. Это означает, что в случае повреждения сложной системы такие функции, которые обычно являются наиболее важными, могут быть восстановлены, иногда частично, за счет имеющихся в сложной системе резервов.
В сложных технических системах это обычно достигается за счет резервирования и/или дублирования отдельных подсистем и/или устройств.
Применительно к судну примерами резервирования и дублирования могут служить применение таранных переборок, а также «двойного» дна в конструкциях корпуса; установка на судне не менее двух дизель-генераторов, организации электропитания и управления рулевой машиной и т.п.

где A – параметр интенсивности «построечных» отказов;

B – параметр интенсивности «эксплуатационных» отказов;

C – параметр интенсивности отказов, связанных с износом оборудования.

При наличии реальной статистики отказов значения этих параметров могут быть определены методом наименьших квадратов.

Вероятность появления «построечных» отказов, которая характеризуется параметром A, может быть снижена при надлежащем наблюдении за:проектированием судна;

- его постройкой, а также
- швартовными и ходовыми испытаниями.

Снижение интенсивности появления «эксплуатационных» отказов (см. параметр B) может быть достигнуто, если:

1) укомплектовывать судно квалифицированным персоналом, что предписано положениями гл. *6* МКУБ;
2) этот персонал будет не формально заинтересован надлежащим образом выполнять судовые операции (см. гл. *7* МКУБ);
3) в ходе проведения судовых учений и тренировок (регламентируется гл. *8* МКУБ) этот персонал будет достаточно бережно применять используемое оборудование.

Наконец, должным образом организованные техническое обслуживание и ремонт судна, регламентируемые гл. *10* МКУБ, позволят уменьшить вероятность появления отказов, связанных с износом его оборудования и конструкций корпуса (см. параметр C).

4.3.1 ЧТО ГОВОРИТ КОДЕКС О ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ И РЕМОНТЕ

Параграф 10.1 МКУБ гласит, "Компания должна установить порядок обеспечения технического обслуживания и ремонта судна в соответствии с положениями соответствующих норм и правил и любыми дополнительными требованиями, которые могут быть установлены компанией".

Эти процедуры должны быть документированы и должны обеспечить выполнение применимых требований: конвенционных, классификационных, международных (например, Конвенции *СОЛАС, МАРПОЛ) и государства порта, а также поддержание соответствия им в промежутках между освидетельствованиями и проверками третьей стороны.*

Процедуры по техническому обслуживанию / ремонту должны также включать любые дополнительные требования, установленные Компанией. Они могут появиться, например, по результатам анализа предшествующего технического обслуживания / ремонта механизмов и оборудования, специфических запросов судовых операций или рекомендаций изготовителя.

Важно помнить, что эти требования в равной степени применимы и к техническому обслуживанию / ремонту корпуса, палубных механизмов, спасательного, а также противопожарного оборудования, и к механизмам машинного отделения.

Соответствие требованиям МКУБ в отношении технического обслуживания и ремонта судна и его оборудования предусматривает не только выполнение специфических требований его п. 10. *Ряд других пунктов также относится к этой сфере деятельности, поскольку они применимы ко всему остальному. Примеры:*

1.2 ЦЕЛИ

Каковы цели Компании в отношении безопасности и предотвращения загрязнения? Насколько успешно процедуры технического обслуживания / ремонта способствуют достижению этих целей?

4 НАЗНАЧЕННОЕ ЛИЦО(А)

Насколько эффективно назначенное лицо при подтверждении рационального потока информации между офисом и судами, связанной с техническим обслуживанием / ремонтом судна, а также в закреплении адекватных ресурсов для поддержания технического обслуживания / ремонта (в частности, какова *быстрота поставки запасных частей и расходных материалов)?*

6 РЕСУРСЫ И ПЕРСОНАЛ

Привержено ли руководство Компании выделять адекватные ресурсы, чтобы позволить быстро и удовлетворительно осуществлять техническое обслуживание / ремонт? Возложена ли ответственность за проверку, а также техническое обслуживание и ремонт на должным образом квалифицированный и подготовленный персонал?

9 ДОКЛАДЫ О НЕСООТВЕТСТВИЯХ, НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЯХ И ОПАСНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ АНАЛИЗ

Должным ли образом в системе ведутся отчётность и расследование несоответствий, несчастных случаев и опасных происшествий? Надлежащие ли корректирующие действия выполняются? Термины, такие как «дефект», «несоответствие», «инцидент» и «опасное происшествие», должны иметь точное определение, чтобы обеспечить, что о соответствующем типе и серьезности случая будет сообщено.

11 ДОКУМЕНТАЦИЯ

Должным ли образом контролируется издание, изменения и рассылка процедур технического обслуживания / ремонта и других основных документов?

12 ПРОВЕРКА, АНАЛИЗ И ОЦЕНКА, ОСУЩЕСТВЛЯЕМАЯ КОМПАНИЕЙ

Надлежащим ли образом проанализирована и сведена информация о характеристиках и техническом обслуживании / ремонте судна, включаемая в анализы эффективности системы управления судна и Компании? Действительно ли эти анализы полезны в смысле разработки улучшений в менеджменте технического обслуживания / ремонта?

Согласие с уместными правилами и инструкциями

Пункт 1.2.3 гласит:

" Система управления безопасностью должна обеспечивать:

.1 выполнение обязательных норм и правил; и

.2 чтобы принимались во внимание применимые кодексы, руководства и стандарты, рекомендованные Организацией, Администрациями, классификационными обществами и организациями морской отрасли".

В Компании *должны существовать процедуры для контроля данных документов. Иными словами, соответствующие правила, кодексы, руководства и стандарты должны быть доступны тем подразделениям и лицам, деятельность которых они определяют. Эти документы должны быть надлежащего издания или редакции, а значимые изменения должны идентифицироваться и рассылаться по применимости. В процедурах должны предусматриваться положения для того, чтобы устаревшие документы не оказались использованы по ошибке.*

Отчётность и расследование технических недостатков и несоответствий

Пункт 10.2 МКУБ гласит, что Компания должна обеспечить, "передачу сообщений о любых случаях несоблюдения требований с указанием возможной причины, если она известна", а также "соответствующие действия по устранению недостатков".

(В данном контексте, под "несоответствием" следует понимать технический недостаток, который является дефектом, или сбоем в функционировании, в деталях конструкции судна или его механизмов, оборудования либо установок. См. также пункт 9 МКУБ).*

Сообщаемые проблемы могут быть обнаружены в ходе повседневных технических проверок либо технического обслуживания / ремонта в связи с поломкой или несчастным случаем, или в любое другое время.

Ответные действия Компании должны быть нацелены не только на исправление непосредственно технического недостатка, но, прежде всего, адресоваться к лежащим в его *основе недостаткам системы менеджмента технического обслуживания (несоответствиям), которые привели к проблеме.* ***Любые уроки, извлеченные из расследования этих недостатков, должны быть изучены на предмет их применимости к другим судам флота, а наблюдаемые тенденции и примеры должны использоваться для выявления возможностей непрерывного совершенствования.***

Основные элементы эффективного процесса расследования недостатков или несоответствий приведены на следующей диаграмме, см. рис. 4.3.1. При этом надо *учитывать, что просто предпринять корректирующие действия недостаточно. Эффективность таких действий должна быть подтверждена.*

Эффективная система менеджмента технического обслуживания будет результатом оценки Компанией связанных рисков. При выполнении такой оценки, компания должна принять во внимание следующее:

1) *рекомендации по техническому обслуживанию / ремонту и спецификации изготовителя оборудования;*
2) *историю применения оборудования, включая выходы из строя, дефекты и повреждения, а также предпринятые действия по его ремонту;*
3) *результаты проверок, выполненных третьей стороной;*
4) *возраст судна;*
5) *идентифицированное критическое оборудование или системы;*
6) возможные *последствия выхода из строя оборудования для безопасной эксплуатации судна.*

4.3.2 *СИСТЕМАТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ*

Систематический подход к техническому обслуживанию начинается с создания всеобъемлющего реестра активов или базы данных по механизмам, оборудованию и устройствам. Он будет основан на оценке риска, описанной выше, и должен включать:

1) *установление периодичности технического обслуживания;*
2) *определение методов и периодичности осмотров / проверок;*
3) *спецификацию типов осмотров / поверок, а также используемого измерительного оборудования и требуемой от него точности;*
4) *установление соответствующих критериев приемки (годно/не годно);*
5) *возложение ответственности за деятельность по осмотрам / проверкам на квалифицированный должным образом персонал;*
6) *возложение ответственности за техническое обслуживание / ремонт на квалифицированный должным образом персонал;*
7) *чёткое определение подотчетных требований и механизмов.*

* В разделе 3.1 настоящего документа приводится определение термина "Технический недостаток" с необходимыми пояснениями.

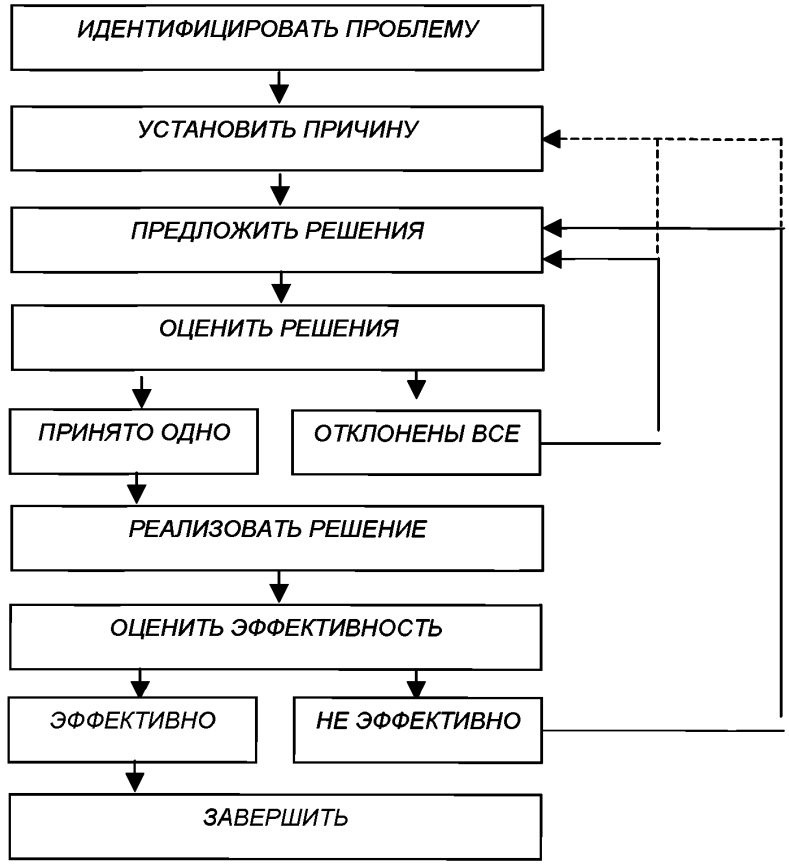


Рисунок 4.3.1. *Процесс* выполнения *корректирующих действий*

Периодичность технического обслуживания и ремонта

Периодичность технического обслуживания и ремонта должна устанавливаться, исходя из следующего:

1) *рекомендаций и спецификаций изготовителей;*
2) *методов проведения обслуживания по техническому состоянию (таких как анализ смазочного масла, анализ вибрации);*
3) *практического опыта по эксплуатации и техническому обслуживанию / ремонту судна и его механизмов, включая наблюдаемые тенденции в результатах повседневных осмотров, характере и интенсивности отказов;*
4) *характера использования оборудования – непрерывного, эпизодического, резервного или аварийного;*
5) *практических либо эксплуатационных ограничений, например,* когда *ремонт может быть выполнен только в сухом доке;*
6) *периодичности, устанавливаемой в рамках классификационных* и *конвенционных требований,* а также *требований Администрации и Компании;*
7) *необходимости регулярных проверок резервных устройств.*

Осмотры / проверки

Процедуры плановых проверок в ходе повседневной эксплуатации должны включать следующее:

1) *критерии приемки (т.е., годно / не годно, допустимо);*
2) *использование соответствующего измерительного и испытательного оборудования необходимой точности;*
3) *калибровку измерительного и испытательного оборудования в соответствии со стандартами.*

Ниже приводятся примеры типов осмотра / проверки, которые могут использоваться:

1) по *внешнему виду*;
2) по *вибрации;*
3) по *давлению;*
4) по *температуре;*
5) по *электрическим* параметрам;
6) по *нагрузке;*
7) по *водонепроницаемости.*

Методы осмотров / проверок

Где возможно, следует предусматривать перечни контрольных проверок (чек - листы), *чтобы обеспечить выполнение осмотров, проверок и действий по техническому обслуживанию / ремонту в соответствии с установленными процедурами и периодичностью. Такие перечни контрольных проверок можно разработать,* исходя *из рекомендаций или спецификаций изготовителей* оборудования.

Системы допуска к работе

Где возможно, следует использовать системы допуска к работе, чтобы обеспечить безопасное проведение осмотров и работ по техническому обслуживанию / ремонту. Хорошо продуманная процедура допуска к работе даст оценку риска, выполняемую до начала выполнения *каких-либо опасных работ. В результате такой оценки могут быть заблокированы средства управления – для устранения или снижения связанных с предстоящей работой рисков. Сюда может входить, среди прочего, проверка среды, в которой будет проводиться работа, а также смежных зон и отсеков (особенно при огневых работах), изоляции электрических цепей или осушения труб и резервуаров, подготовка подходящего и исправного инструмента и оборудования, назначение компетентного и опытного персонала, резервного и аварийного оборудования.*

4.3.3 КАКИЕ ЗАПИСИ СЛЕДУЕТ ХРАНИТЬ (и как мы можем их использовать?)

Записи, ведущиеся для демонстрации соответствия процедурам Компании по техническому обслуживанию / ремонту, а также их эффективности, могут быть разделены на две большие категории.

А. Документы внешнего происхождения:

- *классификационные документы, отчёты и свидетельства;*
- *конвенционные документы, отчёты и свидетельства;*
- *акты контроля государства порта;*
- *отчёты проверяющих организаций* («веттинг»).

В. Документы внутреннего происхождения:

- *записи, оформляемые при повседневных судовых осмотрах / проверках;*
- *записи, оформляемые при проведении работ по техническому обслуживанию и ремонту;*
- *записи, оформляемые при проверках резервного и другого критического оборудования;*
- *записи, оформляемые при проверках сигнализации и аварийного отключения;*
- *отчёты о проверках и посещениях суперинтендантов / наставников;*
- *отчёты о внутренних проверках и проверках, выполненных третьей стороной;*

- *сообщения о несоответствиях, несчастных случаях, авариях и опасных происшествиях;*
- *записи об осуществлении и подтверждении корректирующих действий;*
- *заявки на запасные части, подтверждения, извещения о поставках и т.п.*

Помимо предоставления доказательств о выполнении процедур, записи, оформляемые в ходе работ по техническому обслуживанию / ремонту судна, могут также рассматриваться как база данных для получения ценной информации о менеджменте.

Например, надлежащий анализ записей об осмотрах, дефектах, несоответствиях и корректирующих действиях может дать информацию, которая могла бы привести к изменениям в порядке проведения осмотров и планируемой периодичности обслуживания, уменьшая, тем самым, ненужную работу и частоту отказов. Такой же анализ мог бы позволить выявить тенденции или повторяющиеся проблемы, которые требуют дальнейшего изучения и долгосрочных решений.

Надлежащая регистрация и анализ несоответствий, сообщений о несчастных случаях и опасных происшествиях, сообщений об отказах и заявок на запасные части позволяет эффективно контролировать действия по устранению и подтверждению.

4.3.4 ИДЕНТИФИКАЦИЯ И ПРОВЕРКИ 'КРИТИЧЕСКОГО' ОБОРУДОВАНИЯ

Пункт 10.3 МКУБ гласит: "Компания должна определить оборудование и технические системы[*]*, внезапный отказ которых может создавать опасные ситуации. СУБ должна предусматривать конкретные меры, направленные на обеспечение надежности такого оборудования и систем. Эти меры должны включать регулярные проверки резервных устройств и оборудования или технических систем, которые не используются на постоянной основе".*

Перечень "критического" оборудования и систем будет меняться в зависимости от типа и способа эксплуатации судна. Если оборудование идентифицировано, должны быть разработаны и соответствующие проверки, а также другие процедуры для обеспечения его надежности.

На борту любого судна имеется оборудование и системы, внезапный отказ которых может привести к опасным ситуациям, но на которые может не существовать каких-либо обязательных требований. Должны предусматриваться меры, направленные на поддержание надежности такого оборудования или систем.

Проверки и техническое обслуживание резервного и редко используемого оборудования должны быть частью плана технического обслуживания / ремонта Компании. Ниже приведены примеры объектов, которые подлежат осмотру и проверкам:

1) *сигнализация и устройства аварийного отключения;*
2) исправность *системы подачи топлива;*
3) работоспособность *грузовой системы;*
4) *аварийное оборудование (АРБ, портативные УКВ, аварийный рулевой привод, аварийный генератор, аварийный пожарный насос и т.п.);*
5) *оборудование по безопасности (портативные газо- и CO_2 анализаторы и т.п.);*
6) *противопожарное*[**] *и спасательное оборудование;*
7) *генераторы и аккумуляторы;*
8) *рулевой привод, главная силовая установка, телеграфы и т.п. (проверки, предшествующие приходу и отходу* судна*).*

[*] Подчеркнутый текст внесен резолюцией КБМ ИМО MSC.273(85).

[**] При разработке процедур проверок и технического обслуживания стационарных углекислотных систем пожаротушения целесообразно воспользоваться положениями циркуляра ИМО MSC.1/Circ.1318.

4.3д1 Дополнение 1
Перечень контрольных вопросов по менеджменту системы технического обслуживания / ремонта

	Вопрос	***Да***	***Нет***
1)	*Быстро ли и надежно ли поступают сведения о новых и измененных конвенционных, классификационных, международных требованиях, требованиях государства порта, а также кодексах и рекомендациях отрасли?*		
2)	*Имеются ли в наличии средства контроля для обеспечения соответствия всем применимым обязательным правилам, а также учета соответствующих кодексов, рекомендаций и стандартов?*		
3)	*Ясно ли определены ответственность и полномочия судового и берегового персонала, участвующего в проверках / осмотрах, а также техническом обслуживании / ремонте?*		
4)	*Надлежащую ли квалификацию, подготовку и опыт имеет персонал, выполняющий проверки / осмотры, а также техническое обслуживание / ремонт?*		
5)	*Имеются ли в наличии средства контроля, обеспечивающие доступность всех применимых процедурных и технических документов соответствующих изданий* там, *где они необходимы?*		
6)	*Приняты ли меры для исключения ошибочного применения устаревших документов?*		
7)	*Имеется ли в наличии система сообщений о дефектах, несчастных случаях и опасных происшествиях и* выполнения *их анализа?*		
8)	*Четко ли определены типы и серьезность дефектов и инцидентов, о которых необходимо докладывать?*		
9)	Имеются *ли* в наличии *процедуры по выполнению корректирующих действий и подтверждению их эффективности?*		
10)	*Позволяют ли записи о проверках и техническом обслуживании / ремонте адекватно отслеживать историю обслуживания / ремонта судна, его механизмов и оборудования?*		
11)	*Для всех ли осмотров / проверок установлена надлежащая периодичность?*		
12)	*Определены ли методы осмотров / проверок, а также тип и точность измерительного оборудования, которое следует* для этого *применять?*		
13)	*Установлены ли соответствующие критерии приемки?*		
14)	*Для всех ли работ по техническому обслуживанию / ремонту у нас установлена соответствующая периодичность?*		
15)	*Достаточна ли для подтверждения соответствия требованиям Компании, а также обязательным правилам отчетность об осмотрах / проверках и техническом обслуживании / ремонте?*		
16)	*Все ли оборудование и технические системы, включая резервные и используемые эпизодически, внезапный выход из строя которых может привести к опасным ситуациям, идентифицированы?*		

	Вопрос	***Да***	***Нет***
17)	*Имеются ли в наличии соответствующие процедуры допуска к работе, оценивающие риски, связанные с работами по осмотрам / проверкам и техническому обслуживанию / ремонту,* и при этом *обеспечивающие использование адекватных средств контроля?*		
18)	*Должным ли образом проанализирована и обобщена информация о техническом обслуживании / ремонте, предназначающаяся для включения* ее *капитанами и Компанией в анализы эффективности системы управления?*		

4.4 Руководство по квалификации, подготовке и опыту, необходимых для выполнения функций назначенного лица согласно положениям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ)

В данном разделе Руководства, если по тексту не указано иное, *курсивом с засечками* (шрифт "*Times New Roman*") выделены положения Циркуляра ИМО MSC-MEPC.7/Circ.6 *"Руководство по квалификации, подготовке и опыту, необходимых для исполнения функций назначенного лица согласно положениям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ)".*

4.4.*1.* *ВВЕДЕНИЕ*

Настоящее Руководство применимо к лицам, исполняющим функции назначенного лица согласно положениям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ).

4.4.*2.* *КВАЛИФИКАЦИЯ*

4.4.*2.1* *Назначенное лицо должно иметь*, как *минимум*, *систематическое образование* в *следующем объеме:*

1) *законченное высшее учебное заведение, признаваемое Администрацией или признанной организацией, в объеме уместных разделов менеджмента, инженерных или физических наук, либо*
2) *образование и опыт плавания на судне(ах) в качестве лица командного состава, дипломированного в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ), 1978, с поправками, либо*
3) *иное систематическое образование при наличии не менее чем трех лет практического опыта* в должностях *старшего уровня*, связанных с *операциями по управлению судами.*

4.4.*3.* *ПОДГОТОВКА*

4.4.*3.1* *Назначенное лицо должно пройти подготовку, относящуюся к элементам управления безопасностью согласно требованиям МКУБ, особо в части:*

1) *знания и понимания МКУБ;*
2) *обязательных правил и норм;*
3) *применимых кодексов, рекомендаций и стандартов, по применимости;*
4) *методов оценки* результатов *экспертизы, опроса, оценивания и информирования;*
5) *технических или эксплуатационных аспектов управления безопасностью;*
6) *надлежащего знания судоходства и судовых операций;*
7) *участия, по крайней мере, в одной проверке, связанной с морем системы управления; и*
8) *эффективных связей с судовым персоналом и высшим руководством.*

4.4.*4.* *ОПЫТ*

4.4.*4.1* *Назначенное лицо должно иметь опыт для:*

1) *представления материалов по МКУБ руководству высшего уровня и получения постоянной поддержки в совершенствовании системы управления безопасностью;*
2) *определения, отвечают ли элементы системы управления безопасностью требованиям МКУБ;*
3) *определения эффективности системы управления безопасностью в рамках Компании и судна при использовании принятых принципов* проведения *внутренних проверок и анализов управления в обеспечении соответствия правилам и нормам;*
4) *оценки эффективности системы управления безопасностью в обеспечении соответствия иным правилам и нормам, которые не подпадают* под *конвенционные и классификационные освидетельствования, но позволяют подтвердить соответствие таким правилам и нормам;*
5) *оценки, были ли приняты во внимание безопасные методы, рекомендованные Организацией* (ИМО), *Администрациями, классификационными обществами, другими международными органами и организациями морской индустрии для повышения культуры безопасности; и*

6) *сбора и анализа данных об опасных происшествиях, опасных ситуациях, потенциальных инцидентах, инцидентах и несчастных случаях, и использования извлеченных уроков для улучшения системы управления безопасностью в рамках Компании и ее судов.*

4.4.*5.* *ТРЕБОВАНИЯ К КОМПАНИИ И ЗАПИСИ*

4.4.*5.1* *Компания должна обеспечить учебные курсы, соответствующие квалификации, подготовке и опыту, а также надлежащие процедуры, отвечающие* требованиям *МКУБ*[*]*, включая практическую подготовку и регулярное обновление. Компания должна также предусмотреть документальные доказательства* того, *что назначенное лицо имеет необходимую квалификацию, подготовку и опыт для исполнения* своих *обязанностей согласно положениям МКУБ.*

[*] В отечественном судоходстве подавляющее большинство специалистов судоходных компаний, выполняющих обязанности назначенного лица, имеет Свидетельство эксперта внутренних проверок СУБ, выдаваемое в соответствии с положениями НД № 2-080301-002, Руководство по освидетельствованиям учебно-тренажерных центров подготовки специалистов морского транспорта по вопросам внедрения и поддержания системы управления безопасностью и предотвращением загрязнения в соответствии с требованиями МКУБ.
Порядок поддержания в действии данного документа описан в п. А.1.4, см. Приложение А к НД № 2-080301-002.

4.5 Руководство по оценке рисков в судовых операциях

В данном разделе Руководства, если по тексту не указано иное, *курсивом* выделены положения документа МАКО "*Руководство по оценке рисков в судовых операциях*".

ВВЕДЕНИЕ

Несмотря на редкое упоминание в контексте, разработка и внедрение документированной системы управления безопасностью относится к деятельности по управлению рисками. Разработка письменных процедур или внесение в них *изменений подразумевает анализ деятельности и операций,* осуществляемых *Компанией, выявление проблем, и принятие превентивных мер. Документированные процедуры представляют собой средства контроля.*

Общепризнанного определения риска не существует, однако наиболее употребительным и официально используемым во многих производственных ситуациях считается следующее определение*:*

"Комбинация возможности (или частоты) возникновения определенной опасности и величины последствий ее возникновения".

(ISO 8402:1995 / BS 4778)

В отношении представленного определения следует отметить, что в отличие от возможности (вероятности), которую в большинстве производственных ситуаций можно определить как: **"меру уверенности в том, что какое-либо событие наступит (произойдет)"**, частота является апостериорной величиной. Ее значение можно оценить только по результатам **опыта**, имея определенную статистику возникновения событий, за которыми ведется наблюдение.

Собственно частота и определяется как отношение, дробь, в числителе которой находится число наступивших событий, а в знаменателе – общее количество проведенных опытов или опытов, в которых проводились наблюдения. Частота, таким образом, как и вероятность, является безразмерной величиной, хотя и ту, и другую иногда указывают в процентах.

Иногда в знаменателе такой дроби берут какой-либо интервал времени наблюдения, например, неделю, декаду, месяц, квартал или год. В этом случае полученную величину принято называть наблюдаемой интенсивностью потока событий. Она уже имеет размерность, обратную единице времени.

Тем не менее, данные понятия, вероятность и частоту или наблюдаемую интенсивность, следует различать. Частота, как и наблюдаемая интенсивность – это такие математические величины, которые по мере набора статистики, увеличения числа или времени наблюдений должны стремиться к «истинному» значению вероятности или «истинной» интенсивности.

При этом, учитывая приведенное выше определение понятия «вероятность» не существует никаких запретов на то, чтобы оценивать ее как «одно (два, три и т.п.) событие(я) в неделю (декаду, месяц, квартал, год)», т.е. в терминах, которые обычно применяют к интенсивности потока событий. Следует отметить еще один, широко применяемый на практике способ оценки вероятности, так называемые вербальные оценки, когда говорят, что вероятность данного события «высокая», «средняя», «малая» или используют другие аналогичные термины, давая тем самым оценку величине вероятности на интуитивно понятном уровне.

Однако для того, чтобы на практике корректно использовать последний способ оценки вероятности в судоходстве, необходимо сначала договориться, хотя бы в рамках СУБ данной Компании, какой частоте или какой интенсивности потока событий будут соответствовать «высокая», «средняя» или «малая» вероятность.

В определенной мере такая договоренность, по-видимому, будет определяться средней скоростью движения судов, которые эксплуатирует данная судоходная компания, или частотой захода их в порт(ы).

Например, для высокоскоростных судов, которые часто заходят в разные порты, вероятность события, соответствующую интенсивности, оцениваемой как «один раз в месяц», наверное, можно признать как «среднюю». А если средняя скорость движения судов компании составляет 10 узлов и менее, ту же интенсивность потока событий, вероятно, следует определять как «высокую».

Следует еще раз отметить, что если для судоходства в целом установить подобные договоренности на сегодняшний момент представляется затруднительным, то в рамках одной судоходной компании это не только допустимо, но и необходимо.

ИМО определяет риск как:

"Комбинация частоты и серьезности последствий".

(MSC Circ 1023/MEPC Circ 392)

Иными словами, риск имеет две составляющие: вероятность возникновения и серьезность последствий.

Опасность – это свойство (сущность) предмета или явления, *ситуация или практика, которая потенциально может нанести вред. Исходя из этого, можно составить краткий перечень основных вопросов,* это*:*

- *идентификация опасностей;*
- *оценка рисков, связанных с этими опасностями;*
- *применение средств управления для снижения тех рисков, которые будут признаны неприемлемыми;*
- *контроль эффективности средств управления.*

Средства управления могут применяться либо для того, *чтобы уменьшить вероятность возникновения неблагоприятного события, либо* чтобы *уменьшить серьезность* его *последствий. Рассматриваются риски, которые можно обоснованно спрогнозировать, а именно риски, касающиеся:*

- *здоровья и безопасности всех тех, кто прямо или косвенно вовлечен в деятельность, или* на *кого* эти риски *могут оказать влияние* тем или *иным* образом*;*
- *собственности Компании и иных* лиц*;*
- *окружающей среды.*

4.5.1. *ПОЛОЖЕНИЯ КОДЕКСА, КАСАЮЩИЕСЯ ОЦЕНКИ РИСКОВ*

Согласно пункту 1.2.2.2 МКУБ, "Цели компании по управлению безопасностью должны... оценить все выявленные риски для ее судов, персонала и окружающей среды и установить соответствующую защиту[*]*".*
Хотя в дальнейшем нет никаких прямых ссылок на данное общее требование в других частях Кодекса, оценка рисков в той или иной форме кране важна для выполнения большинства его *пунктов.*
Важно признать, что именно *компания отвечает за идентификацию рисков, связанных с ее конкретными судами, операциями и видами деятельности. Более не достаточно полагаться на соответствие требованиям конвенций и классификационных обществ, а также общим рекомендациям* морской *индустрии. Их теперь нужно рассматривать как отправную точку для обеспечения безопасной эксплуатации судна.*

МКУБ не устанавливает никакого особого подхода к управлению рисками, и компания должна сама выбрать методы, соответствующие ее организационной структуре, судам и видам деятельности. Методы могут быть более или менее формальными, но они должны быть систематическими, чтобы оценка и реагирование были всеобъемлющими и эффективными, а все действия должны быть документированы, чтобы обеспечить наличие *доказательств в процессе принятия решений.*

[*] Здесь представлен действующий текст данного параграфа МКУБ – с учетом поправок, внесенных резолюцией КБМ MSC.273(85).

4.5.2. *ПРОЦЕСС УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ*

Управление рисками можно определить как:

"Процесс, с помощью которого принимаются решения о возможности принятия известного или оцененного риска и/или выполнения действий по уменьшению его *последствий либо вероятности возникновения".*

(ISO 8402:1995 / BS 4778)

Иначе говоря, управление рисками, в русском языке нередко называемое риск-менеджментом (англ. "risk management") — это процесс принятия и выполнения управленческих решений, нацеленных на уменьшение вероятности возникновения неблагоприятного результата и/или минимизацию возможных потерь, вызванных реализацией риска.

В риск-менеджменте принято выделять несколько ключевых этапов:

1) выявление риска и оценка вероятности его реализации, а также масштаба последствий, в частности определение максимально-возможного убытка;
2) выбор методов и инструментов управления выявленным риском;
3) разработка риск-стратегии с целью уменьшения вероятности реализации риска и минимизации возможных негативных последствий;
4) реализация риск-стратегии;
5) оценка достигнутых результатов и, если необходимо, корректировка риск-стратегии.

Ключевым этапом риск-менеджмента считается этап выбора методов и инструментов управления риском.

Соответственно, базовыми методами риск-менеджмента являются отказ от риска, его снижение, передача или принятие. Иногда говорят, что процесс управления рисками сводится к четырем «Т», имея в виду английские термины: «terminate, treat, transfer, tolerate». В отношении судовых операций они будут означать:

- отказ от чрезмерно рискованной деятельности (метод отказа);
- профилактику или диверсификацию риска (метод снижения);
- аутсорсинг* затратных рисковых функций (метод передачи);
- формирование резервов или запасов (метод принятия).

Поэтому в судовых условиях речь может идти:
– о прекращении судовой операции при неприемлемом уровне риска;
– о применении средств управления с целью снижения риска;
– о переносе риска на другой объект с целью его снижения или
– о принятии риска, как обычного для условий работы данного судна или в данных условиях его эксплуатации.

---

* Аутсорсинг — (англ. outsourcing – от «outer-source-using» – использование внешнего источника / ресурса) — передача традиционных, не ключевых функций организации (таких, например, как бухгалтерский учет для судоходной компании) внешним исполнителям — аутсорсерам или субподрядчикам – высококвалифицированным специалистам сторонней фирмы.
В отличие от услуг сервиса и поддержки, имеющих разовый, эпизодический или случайный характер и ограниченных сравнительно небольшим периодом времени их выполнения, на аутсорсинг, как правило, передаются функции по профессиональной поддержке бесперебойной работоспособности отдельных систем и инфраструктуры предприятия на основе длительного контракта (обычно не менее 1 года).
Для аутсорсинга характерен отказ от собственного соответствующего бизнес-процесса, например, составления баланса, и приобретение услуг по реализации этого бизнес-процесса у другой, специализированной организации. Передача судоходной компанией функций по набору экипажа или технического менеджмента также являются примерами аутсорсинга.

Применяемый в бизнесе риск-инструментарий значительно шире. Он может включать: политические, организационные, правовые, экономические и/или социальные инструменты, причем риск-менеджмент как система допускает возможность одновременного применения нескольких методов и инструментов управления рисками. Наиболее часто применяемым инструментом риск-менеджмента в бизнесе является страхование. Страхование предполагает передачу ответственности за возмещение предполагаемого ущерба сторонней организации (страховой компании).

Наиболее распространенные инструменты и методики (техники) управления рисками приводятся в международном стандарте ISO/IEC 31010:2009. В данном стандарте кратко описывается 31 методика управления рисками. На практике чаще всего применяют следующие методики: мозговой штурм, анализ "Что если...", FMEA, HAZOP, HACCP, диаграмму "галстук-бабочка", анализ дерева отказов, Байесовы сети, FN-кривые и др.

Процесс управления рисками показан на блок-схеме, приведенной *ниже*, см. рис. 4.5.2–1.

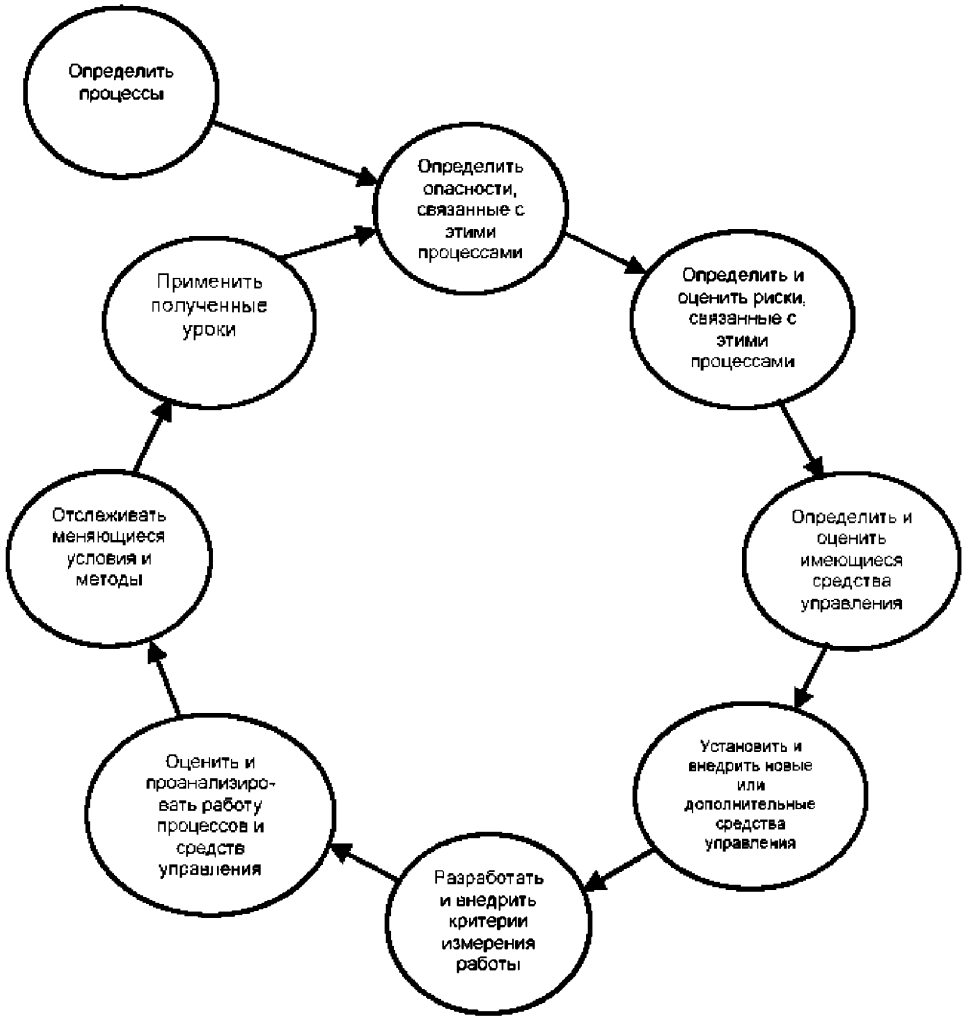


Рис. 4.5.2–1. Процесс управления рисками

Идентификация опасностей – это первый и самый важный шаг, поскольку все последующие действия *зависит от него. Она должна быть полной и точной и должна основываться, насколько возможно, на наблюдении за деятельностью. Но идентифицировать опасность не так просто, как может показаться вначале. Полноты и точности можно достичь только* в том случае, *если этот процесс будет систематическим. Лица, которым поручено выполнение данной задачи, должны пройти надлежащую подготовку и* иметь соответствующие *инструкции, чтобы обеспечить ее тщательное и последовательное выполнение. Используемые термины должны быть четко определены, а процесс должен быть полностью описан; например, опасности нельзя путать с инцидентами, а инциденты – с последствиями.*

Риски, связанные с каждой опасностью, оцениваются в терминах вероятности ущерба и потенциальных последствий. Это, в свою очередь, позволяет организации устанавливать приоритеты и решать, где ее ограниченные ресурсы могут использоваться с максимальной пользой.

Комбинация вероятности и последствий обычно иллюстрируется следующим образом (в дальнейшем представленная таблица будет именоваться как «матрица рисков»)*:*

ОЦЕНКА РИСКА		*Последствие*		
		незначительное	допустимое	недопустимое
Вероятность	Малая	***Обычный риск***	***Допустимый риск***	***Умеренный риск***
	Средняя	***Допустимый риск***	***Умеренный риск***	***Существенный риск***
	Высокая	***Умеренный риск***	***Существенный риск***	***Неприемлемый риск***

В нижеприведенной таблице указаны варианты ответных действий для каждого случая.

Обычный риск	*Никаких действий не требуется.*
Допустимый риск	*Никаких дополнительных средств управления не требуется.* *Необходим мониторинг, чтобы обеспечить поддержание контроля.*
Умеренный риск	*Требуются меры по снижению риска.* *Средства управления следует внедрить в пределах заданного времени.*
Существенный риск	*Не следует начинать новую работу, пока не будет снижен риск.* *Если работа уже идет, необходимо принять срочные меры.* *Могут потребоваться значительные ресурсы.*
Неприемлемый риск	*Не следует начинать или продолжать работу, пока не будет снижен риск.* *Если снижение невозможно, необходимо запретить деятельность.*

Вышеприведенные таблицы представлены в стандартной, но не обязательной форме. Матрица риска может быть расширена за счет добавления новых строк и столбцов в зависимости от того, насколько точно компания хотела бы различить категории. Термины, используемые для оценки *вероятности и последствий, могут быть изменены, чтобы облегчить понимание. Например, вероятность может быть выражена в терминах «один раз за рейс», «один раз в год* на *судно» или «один раз в год* на *флот», и последствия могут быть уточнены при помощи* терминов *«ссадины и ушибы», «серьезная травма» или «смерть», не* следует также *забывать о последствиях для имущества и окружающей среды.*

Если будет сочтено необходимым, упоминавшиеся выше категории вероятности («высокая», «средняя» и «малая») могут быть дополнены такими градациями, как например, «очень высокая» и/или «совершенно незначительная» и т.п.
А категории последствия можно, к примеру, дополнить такими градациями как «совершенно недопустимое» и/или «пренебрежимо малое».

Однако, как показывает опыт, в большинстве практических случаев при оценке рисков деления вероятности и последствий всего на три категории, как это было сделано представленной выше матрице рисков, оказывается вполне достаточно.

Поэтому чтобы воспользоваться на практике представленным здесь методом оценки величины риска, к ранее упоминавшейся договоренности относительно "высокой", "средней" и "малой" вероятности в рамках СУБ конкретной Компании необходимо установить, какие последствия должны считаться «незначительными», какие – «допустимыми», а какие – «недопустимыми».
Эта договоренность в отношении оценки последствий будет зависеть от конкретной ситуации.

Если говорить о здоровье и человеческой жизни, недопустимым последствием, несомненно, следует считать возможность гибели хотя бы одного человека. Соответственно, возможность травмы одного и более лиц должна считаться допустимым последствием, а незначительным – если в качестве последствий происшествия или потенциального инцидента могут иметь место разве что ссадины и ушибы.

Если речь идет о возможности загрязнения окружающей среды, недопустимым следует считать возможность попадания в воду значительных количеств нефтепродуктов, таких, которые вряд ли удастся локализовать имеющимися в наличии средствами. Допустимым последствием – если попадающие в воду нефтепродукты вполне возможно локализовать имеющимися в наличии средствами. Незначительным последствием – когда вылившиеся нефтепродукты даже не попадут за борт.

Если оцениваются риски в отношении имущества, т.е. судна, его оборудования или перевозимых на нем грузов, то недопустимым следует считать такое последствие, ущерб от которого может превысить размеры страхового покрытия. А незначительным – такое последствие, ущерб от которого не превысит так называемой франшизы (франшиза – предусмотренная условиями договора страхования часть убытков лица, страхующего имущество, не подлежащая возмещению со стороны страховщика; применение франшизы обычно существенно снижает размер страховой премии).

В отношении репутации судоходной компании недопустимым последствием следует считать задержание судна по результатам его проверки портовыми властями. Допустимым последствием – если по результатам проверки судна были выявлены замечания, которые к задержанию судна все же не привели, хотя их следовало устранить до выхода судна в рейс. Незначительным последствием – когда выявленные по результатам проверки портовыми властями замечания допускают устранение в течение достаточно долгого периода времени, например, на протяжении трех месяцев.

Выбирая приоритеты для применения средств управления, необходимо также принять во внимание периодичность соответствующей *деятельности; например, скорее всего,* следует *раньше обратиться* к вопросу с *«умеренным» уровнем риска в каждодневном процессе, чем устанавливать средства управления в отношении деятельности, которая включает «существенный» риск, но в ближайшее время выполняться не будет.*

*Кроме того, термины, применяемые к уровням риска в вышеуказанной таблице, не следует интерпретировать слишком строго. Риск должен быть уменьшен до реализации разумно осуществимого уровня (*так называемая концепция принятия управленческих решений *ALARP* – "As Low As is Reasonably Practicable"*). Если «допустимый» уровень риска может быть еще снижен при приемлемых затратах и небольших усилиях, это следует сделать. Стандарты приемлемости имеют тенденцию становиться значительно более строгими после несчастного случая, чем до* него.

Концепция ALARP обычно иллюстрируется следующим образом, см. рис. 4.5.2–2.



Рис. 4.5.2–2. Порядок принятия управленческих решений в соответствии с концепцией ALARP

Люди, назначенные для выполнения оценки рисков, должны хорошо представлять себе эту область и иметь возможно больший опыт работы по той *проблеме, которая будет оцениваться. Процесс должен быть систематическим, а чтобы его таковым сделать, бывает полезно классифицировать области и виды деятельности, как показано на следующем примере.*

Элемент:	***Палуба***
Деятельность:	***Чистка танка***
Опасность:	***Токсичная атмосфера или недостаток кислорода***
Риск (до использования средств управления):	***Неприемлемый* (вероятность – *высокая*, а последствия – *недопустимые*)**
Рекомендуемые средства управления:	***Контроль атмосферы, вентиляция, использование или наличие дыхательных аппаратов***

4.5.3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ НЕПРЕРЫВНОСТИ И ГИБКОСТИ

Слишком часто компании выполняют «упражнения» по оценке риска как отдельные, изолированные действия. Процесс считается законченным, как только соответствующие *формы заполнены и подшиты в дело. Но если были идентифицированы новые или улучшенные средства управления, они должны быть внедрены, обычно путем включения в документированные процедуры компании.*

Если нужен реальный, практический вклад в улучшение безопасности и предотвращения загрязнения, процесс *управления риском должен быть непрерывным и гибким. Оценка риска – не более чем «моментальный снимок». Организация, технология, практика выполнения работ, законодательные документы и другие факторы постоянно меняются, и вновь возникающие опасности не будут учтены.* Процесс *оценки* риска *должен регулярно анализироваться на* основании практического *опыта; например, увеличение числа несчастных случаев или опасных происшествий* (потенциальных инцидентов) *может указывать* на то, *что применявшиеся ранее средства управления уже не* являются *эффективными. Дополнительная оценка риска будет необходима для тех видов деятельности, которые выполняются редко или проводятся в первый раз.*

Упражнение по формализованной оценке риска – только один из многих способов управления риском. Гораздо важнее гибкость и оперативная реакция на динамичное изменение *окружающей среды и* связанные с *ней опасности. Организация должна обеспечить быстрое и эффективное реагирование на результаты внутренних проверок,* получаемых *отчетных документов, анализа* СУБ *компанией и капитанами, сообщения об аварии и т.д.*

4.5.4. *ЛЮДИ*

Важно помнить о субъективной природе восприятия риска; например, один человек, качающийся в люльке на высоте *30 м над палубой, может иметь совершенно иной взгляд на связанный с этой* ситуацией *риск, чем другой человек в той же самой ситуации. Эта разница в реакциях на риск возникает из-за разницы в опыте, подготовке и характере* человека, *и она может быть существенной. Кто решает, что допустимо, а что приемлемо? Поскольку суждения людей, занятых в* какой-то *деятельности, могут не совпадать с мнениями тех, кто занимается* ее *оценкой, важно, чтобы в процесс оценки* был *вовлечен эксплуатационный персонал.* Эти люди *обладают знанием* рабочих *операций и* имеют *опыт их выполнения, и им придется* нести ответственность *за последствия принятых* ими *решений.*

Кроме того, из-за разницы в опыте и подготовке связанные с какой-либо *деятельностью* ощущения *опасностей и рисков могут сильно различаться у разных людей, и могут значительно отличаться условия от тех, которые принимались во время оценки.*

Риск – не постоянная, измеряемая, конкретная сущность. Количественные оценки риска должны восприниматься как оценки, которые выполняются в конкретные моменты времени *и характеризуются значительной степенью неопределённости. Это – не точные измерения, и чем реже наступает событие (обычно катастрофического характера), тем менее надежными будут полученные ранее данные и основанные на них оценки.*

Лучшая гарантия от происшествий – это подлинная культура безопасности – осведомлённость и постоянное внимание со стороны всех вовлеченных* лиц, *а также установление безопасности как постоянной и естественной составляющей принятия организационных решений.

К сказанному остается добавить, что сама по себе величина оцененного риска при выполнении конкретной судовой операции большого практического значения не имеет. На практике такая оценка нужна, прежде всего, для того, чтобы обоснованно принять управленческое решение: «Можно или нет выполнять данную операцию или следует предпринять какие-либо действия, направленные на снижение связанного с ней риска?», см. также рис. 4.5.2–2.

Поскольку риск определяется как комбинация вероятности возникновения какого-либо события, (ситуации или условия) и серьезности его последствий, снижение риска возможно одним из следующих способов.

Выполняя определенные действия, исполнители судовой операции стремятся снизить либо вероятность возникновения нежелательного события (ситуации или условия), либо серьезность его последствий. Иногда удается обеспечить как снижение вероятности, так и уменьшение последствий нежелательного события (ситуации или условия).

Примером последнего способа управления рисками может служить так называемая передача (transfer) риска. В самом деле, если работа со значительным фактором риска будет выполняться персоналом с более высокой профессиональной подготовкой в данной области, это может способствовать снижению риска. Например, выполнение сложных сварочных и/или огневых работ на судне можно возложить на выездную бригаду специалистов БТО или на профессиональных береговых сварщиков.

Как уже отмечалось, такие действия, включая способ принятия решения о необходимости или необязательности их исполнения, носят название «управление риском». Следует отметить, что поскольку судоходство само по себе является рискованным видом бизнеса, управлением риском моряки занимаются фактически постоянно.

Так, планируя океанский переход своего судна, судоводители обычно стремятся выбрать такой маршрут, при следовании по которому погодные условия окажутся наиболее благоприятными. Затем, уже на переходе они постоянно ведут наблюдение за метеорологической обстановкой и, по возможности, регулярно получают карты погоды. А, при необходимости, маршрут судна корректируется таким образом, чтобы уменьшить вероятность попадания судна в неблагоприятные гидрометеорологические условия.

Кроме того, широко применяемые в современном судоходстве контрольные листы проверок, так называемые чек – листы, в первую очередь имеют своей целью уменьшить вероятность ошибки при выполнении конкретной судовой операции.

Далее, с экипажем периодически проводятся учения по оставлению судна. С точки зрения управления рисками это одно из мероприятий, направленных на уменьшение последствий такой ситуации, когда, возможно, придется покидать судно.

С учетом выше изложенного, правильнее будет поставить вопрос следующим образом: не «Когда необходимо проводить оценку риска?» (как уже отмечалось, морякам приходится делать это регулярно), а «Когда оценка риска должна быть **документирована**?» (в этом случае будут, по крайней мере, доказательства выполнения требований п. 1.2.2.2 МКУБ).

Думается, что документировать оценку риска следует всякий раз, когда руководитель и/или исполнитель(и) соответствующей судовой операции сочтет это необходимым. Например, это будет весьма полезной мерой в тех случаях, когда данная судовая операция или какой-то из ее этапов данным руководителем и на данном судне должна(ен) проводиться впервые или давно не выполнялась(ся).

Кроме того, как показывает опыт, некоторые, наиболее «продвинутые» компании предписывают документировать проведение оценки рисков всякий раз, когда на судне оформляется так называемый допуск к работе (например, в закрытых помещениях, на высоте и т.п.).

Наконец, документально оформленной оценкой рисков представляется весьма целесообразным сопровождать поступающие в офис Компании с судна(ов) сообщения о потенциальных инцидентах, о которых шла речь в разделе 4.2 настоящего документа. Дело в том, что такая информация может облегчить обработку поступившего сообщения в офисе Компании.

В самом деле, если вероятность событий или условий, послуживших основанием для составления сообщения о потенциальном инциденте, на судне будет оцениваться как «высокая», а их последствие – как «недопустимое», в соответствии с представленной выше матрицей их риск должен считаться «неприемлемым». Соответственно такие события или условия требуют немедленного реагирования, в том числе и со стороны береговых подразделений компании.

В случае, когда вероятность событий или условий, описываемых в поступившем с судна сообщении о потенциальном инциденте, оценивается как «малая», а их последствие – как «незначительное», в офисе Компании такое сообщение может быть отложено, чтобы быть принятым во внимание, например, в ходе анализа СУБ, который большинством судоходных компаний проводится на ежегодной основе.

Лист учета изменений

№ п/п	Идентификационный номер изменения/ дата утверждения изменения	Перечень измененных и дополненных пунктов

Содержание

1 Область распространения *2*

2 Нормативные ссылки *2*

3 Термины. Определения. Сокращения *4*

3.1 Термины и определения 4
3.2 Сокращения 16

4 Рекомендации ИМО, МАКО и РС в отношении осуществления положений Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) *17*

4.1 Руководство МАКО для экспертов по МКУБ 17
Параграф 1.2.2 МКУБ 19
Параграф 1.2.3.1 МКУБ 20
Параграф 1.2.3.2 МКУБ 21
Параграф 1.3 МКУБ 22
Параграф 1.4 МКУБ 22
Параграф 2.1 МКУБ 24
Параграф 2.2 МКУБ 25
Параграф 3.1 МКУБ 26
Параграф 3.2 МКУБ 27
Параграф 3.3 МКУБ 28
Параграф 4 МКУБ 28
Параграф 5.1 МКУБ 31
Параграф 5.1.1 МКУБ 31
Параграф 5.1.2 МКУБ 32
Параграф 5.1.3 МКУБ 32
Параграф 5.1.4 МКУБ 32
Параграф 5.1.5 МКУБ 33
Параграф 5.2 МКУБ 34
Параграф 6.1.1 МКУБ 34
Параграф 6.1.2 МКУБ 35
Параграф 6.1.3 МКУБ 36
Параграф 6.2 МКУБ 36
Параграф 6.3 МКУБ 37
Параграф 6.4 МКУБ 38
Параграф 6.5 МКУБ 39
Параграф 6.6 МКУБ 39
Параграф 6.7 МКУБ 40
Параграф 7 МКУБ 41
Параграф 8.1 МКУБ 43
Параграф 8.2 МКУБ 44
Параграф 8.3 МКУБ 45
Параграф 9.1 МКУБ 46
Параграф 9.2 МКУБ 47
Параграф 10.1 МКУБ 48
Параграф 10.2.1 МКУБ 48
Параграф 10.2.2 МКУБ 49
Параграф 10.2.3 МКУБ 49
Параграф 10.2.4 МКУБ 50
Параграф 10.3 МКУБ 50
Параграф 10.4 МКУБ 51
Глава 11 МКУБ 52
Параграф 12.1 МКУБ 54

Параграф 12.2 МКУБ 56
Параграф 12.3 МКУБ 56
Параграф 12.4 МКУБ 57
Параграф 12.5 МКУБ 57
Параграф 12.6 МКУБ 58
МКУБ, ЧАСТЬ В – ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ И ПРОВЕРКА 58
4.1д1 Дополнение 1 Минимальная продолжительность освидетельствования 59
4.1д2 Дополнение 2 Руководство в отношении компаний и судов, эксплуатируемых владельцами-капитанами 60
1. Общие положения 60
2. Руководство для эксперта 62
3. Процесс освидетельствования 63
4.1д3 Дополнение 3 Связь между МКУБ и Конвенцией ПДНВ 64
4.1д4 Дополнение 4 Разъяснение о применимости МКУБ к FPSO, FSO и т.п. 65
4.2 Руководство по информированию о потенциальных инцидентах 66
4.2.*1. Введение* 66
4.2.*2. Определение потенциального инцидента* 66
4.2.*3. Преодоление препятствий по сообщениям о потенциальных инцидентах* 66
4.2.*4. Процесс расследования сообщений о потенциальных инцидентах* 67
4.2.*5. Завершение расследования* 68
4.3 Рекомендации по управлению техническим обслуживанием и ремонтом в соответствии с МКУБ 69
ВВЕДЕНИЕ 69
4.3.*1 ЧТО ГОВОРИТ КОДЕКС О ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ И РЕМОНТЕ* 71
4.3.*2 СИСТЕМАТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ* 73
4.3.*3 КАКИЕ ЗАПИСИ СЛЕДУЕТ ХРАНИТЬ (и как мы можем их использовать?)* 75
4.3.*4 ИДЕНТИФИКАЦИЯ И ПРОВЕРКИ 'КРИТИЧЕСКОГО' ОБОРУДОВАНИЯ* 76
4.3д1 Дополнение 1 Перечень контрольных вопросов по менеджменту системы технического обслуживания / ремонта 77
4.4 Руководство по квалификации, подготовке и опыту, необходимых для выполнения функций назначенного лица согласно положениям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) 79
4.4.*1. ВВЕДЕНИЕ* 79
4.4.*2. КВАЛИФИКАЦИЯ* 79
4.4.*3. ПОДГОТОВКА* 79
4.4.*4. ОПЫТ* 79
4.4.*5. ТРЕБОВАНИЯ К КОМПАНИИ И ЗАПИСИ* 80
4.5 Руководство по оценке рисков в судовых операциях 81
ВВЕДЕНИЕ 81
4.5.*1. ПОЛОЖЕНИЯ КОДЕКСА, КАСАЮЩИЕСЯ ОЦЕНКИ РИСКОВ* 82
4.5.*2. ПРОЦЕСС УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ* 83
4.5.*3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ НЕПРЕРЫВНОСТИ И ГИБКОСТИ* 87
4.5.*4. ЛЮДИ* 88
Лист учета изменений *90*

gost.e-ecolog.ru